

NUOVI PAESAGGI FERROVIARI EUROPEI

DOTTORATO DI RICERCA IN COMPOSIZIONE ARCHITETTONICA CICLO XVIII
DIPARTIMENTO DI PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA E AMBIENTALE
FACOLTÀ DI ARCHITETTURA UNIVERSITÀ DI NAPOLI FEDERICO II
COORDINATORE PROF. ARCH. ALBERTO CUOMO

Dottoranda: Linda Gaia Roncaglia
Tutor: Prof. Arch. Roberto Collovà
Co-Tutor: Prof. Arch. Flavio Trinca

00	indice	3
01	paesaggi ferroviari europei	5
02	definire il paesaggio	13
03	il (nuovo) paesaggio europeo	19
	la diversità come caratteristica identitaria europea	22
	generic city e terrain vague in europa	27
04	sperimentazione e rappresentazione del paesaggio	35
05	il viaggio e il treno	51
	in viaggio	51
	in treno	54
06	i paesaggi europei interpretati attraverso i vuoti e il ritmo	69
	sintassi di paesaggio	73
	melodie di paesaggio	75
	il vuoto come misura ed elemento caratterizzante del paesaggio	84
07	ambiti lineari di paesaggio	95
	largo: il vuoto prevalente	103
	il confine: sezione di passaggio	110
08	il ruolo della ferrovia nel paesaggio urbano	115
09	vuoti europei a confronto	127
10	melodie europee a confronto	131
11	glossari	135
12	bibliografia	139

PAESAGGI FERROVIARI EUROPEI

La ricerca è il risultato di una *sperimentazione* di alcuni brani di paesaggio europeo, avvenuta attraverso il viaggio lungo le linee ferroviarie che collegano rispettivamente Roma a Firenze, Amsterdam a Rotterdam, Dublino a Cork e Lisbona a Entroncamento.

Questa esperienza viene documentata e analizzata con il supporto della video-ripresa e di una cartografia costruita attorno a sistemi sintattici unitari, basati sulle categorie elementari del vuoto e del ritmo.

La narrazione incrocia, dunque, due temi fondamentali: da un lato quello degli elementi di grande scala che organizzano e costruiscono in diverso modo il paesaggio, dall'altro quello della descrizione dei territori e delle loro trasformazioni.

Il tentativo è quello di costruire così una possibile *immagine di paesaggio* che possa aiutare a raccontare un territorio che oggi 'non siamo ancora in grado di vedere', a causa di una serie di trasformazioni che, per dimensioni e velocità di estensione, hanno messo in discussione la sua stessa definizione estetica e strutturale.

Questi fenomeni di trasformazione, tutti catalogabili come variazioni del più generico tema dell'ibridazione sempre più evidente e diffusa tra paesaggio extra-urbano e paesaggio urbano tradizionale, sono stati analizzati sia dal punto di vista della città, introducendo termini come "città diffusa", "non-luogo", "terrain vague", "spazio atopico", che dal punto di vista del paesaggio.

In questo caso, però, l'analisi è avvenuta in chiave prettamente ecologista, portando a presumere e temere una prossima "morte del paesaggio" che, seppure assolutamente interessante dal punto di vista delle scienze ecologiche, ben poco ha a che vedere con un'analisi di tipo 'architettico' dei nuovi territori della contemporaneità, per i quali manca, ad oggi, un'interpretazione unitaria che possa in qualche modo confrontarsi con quella, ormai consolidata, sulla città.

In entrambi i casi, comunque, si è generato un dibattito acceso e multipolare estremamente complesso.

Proprio la vastità e la varietà di materiale critico prodotto su questi temi stimola ad una curiosa verifica 'sul terreno', con la sensazione che manchi spesso in questo dibattito

l'evidenziazione del dato materiale da cui alcune conclusioni sono tratte o dovrebbero esserlo.

Il treno, oltre a fornire un punto di vista particolare in sé ma estremamente 'neutrale' rispetto ai paesaggi attraversati, permette di 'sperimentare' l'infrastruttura, non solo come strumento di attraversamento e osservazione, ma anche e insieme come soggetto attivo delle trasformazioni sia del paesaggio più propriamente urbano, sia di quello extra-urbano.

Allo stesso tempo, la scelta di questa particolare condizione di osservazione, introduce il tema ugualmente attuale della necessità, ormai assunta, di trovare nuovi strumenti di percezione e analisi per questi nuovi paesaggi europei, laddove il treno di per sé ha una lunga tradizione di luogo privilegiato per l'osservazione del paesaggio, essendo il più 'anziano' tra i moderni mezzi di trasporto, eppure sicuramente e stranamente meno presente, rispetto, ad esempio, alla strada-autostrada, nelle sperimentazioni e nei dibattiti critici della cultura architettonica contemporanea.

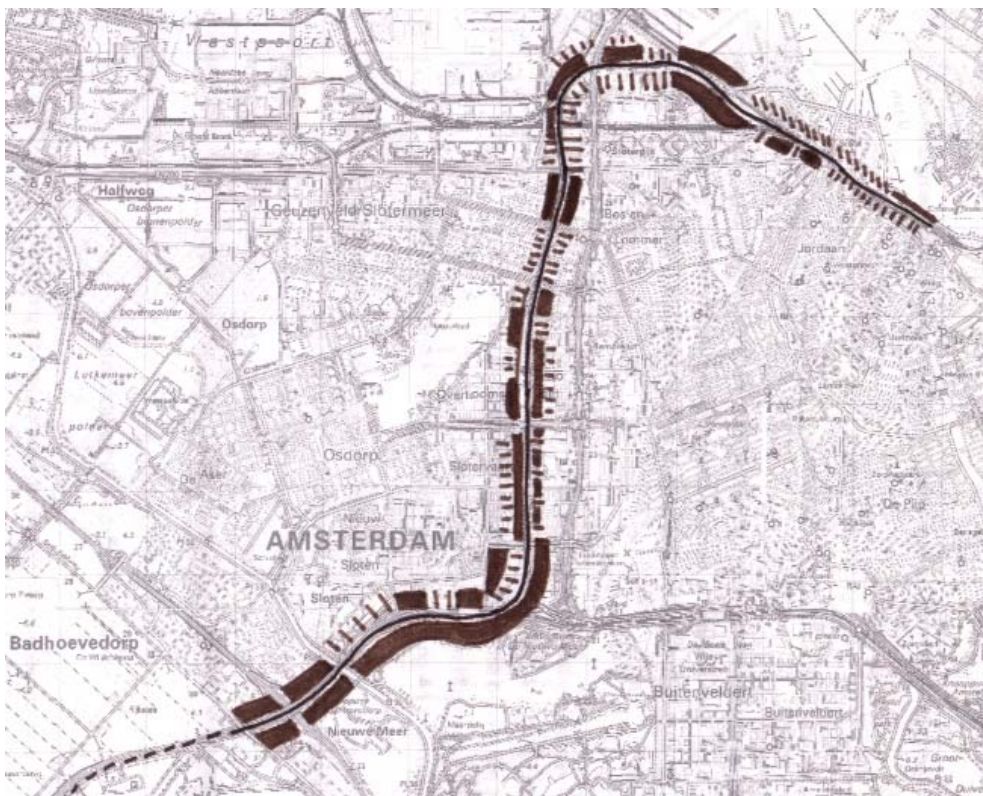
La velocità del treno permette di cogliere il paesaggio 'da lontano' nella sua struttura complessiva, molto più agevolmente che in altre condizioni di osservazione. Quello che sperimentando il paesaggio a piedi risulta troppo lontano per essere inteso nella sua complesso, viene ravvicinato dalla velocità di attraversamento, permettendo così di rilevare continuità altrimenti invisibili. Questa velocità, inoltre, essendo perlopiù costante, permette di leggere il ritmo, il tempo oltre che lo spazio dei paesaggi attraversati.

E per fare in modo che la rappresentazione continui ad esprimere e a raccontare queste particolari condizioni di osservazione, il più tradizionale strumento cartografico viene integrato con la video-ripresa, che, a differenza della fotografia - che impone una scelta istantanea e direi quasi 'a priori', dei brani di paesaggio da riprodurre - offre anche l'importante possibilità di 'ri-sperimentazione' dell'intero percorso e lascia il campo ad una scelta successiva dei tratti più rappresentativi.

Partendo poi dal presupposto che il paesaggio debba essere inteso nella sua dimensione architettonica (e non estetica o geografica o ancora ecologica) il tentativo, allora, è proprio quello di individuare una nuova mappatura ragionata, un modo alternativo di lettura dei paesaggi europei, che permetta la loro rappresentazione e nello stesso tempo riesca a riconoscervi i valori e i punti di crisi, cercando di ri-trovare un senso che spesso viene messo in dubbio.

Nella ricerca di questa mappatura la prima cosa che salta agli occhi è la differente reazione di ciascuno dei paesaggi europei analizzati di fronte a un fenomeno comune: Roma, Lisbona, Amsterdam e Dublino sono capitali europee in cui i fenomeni della diffusione urbana e dell'ibridazione tra città e campagna hanno avuto e hanno tuttora luogo, anche se in maniera estremamente differenziata, sia quantitativamente che qualitativamente.

Se già una differenza si può cogliere, infatti, nella 'quantità' e quindi nella diffusione del fenomeno (sicuramente più evidente nei territori dell'Europa centrale, come l'Olanda, e molto meno, invece, in quelli periferici come l'Irlanda), dal punto di vista qualitativo il fenomeno ha ovunque gli stessi caratteri di disomogeneità e ripetizione, ma ognuno di questi territori ha assorbito le trasformazioni reagendo in maniera particolare e creando di volta in volta sistemi di paesaggio strutturalmente ed esteticamente diversi.



1. ritmi di Amsterdam

Il carattere sequenziale e rettilineo del paesaggio olandese, segnato dalla successione di "comparti ritmici" diversi tra loro ma chiaramente individuabili nella loro regolarità, non è paragonabile, se non per differenza, con il ritmo melodico e sinuoso che organizza il paesaggio irlandese.



2. ritmi di Dublino

E malgrado entrambi questi paesaggi palesino un'organizzazione tanto evidente quanto continua, caratterizzata dalla mancanza dei cosiddetti "terrain vagues", nonché un'accentuata "artificializzazione" dell'elemento vegetale, questo avviene in maniera estremamente diversa.

3. ritmo regolare e fusione degli elementi . Amsterdam



In Olanda, infatti, l'elemento vegetale viene utilizzato con le stesse regole compositive di quello artificiale costruito, e spesso ne assume il ritmo regolare e ripetitivo, creando quindi una continuità ritmica di paesaggio, in cui i due elementi si alternano e si fondono all'interno di un sistema unico, a prescindere dal prevalere dell'uno o dell'altro elemento.



4. differenza di composizione
Dublino

In Irlanda, invece, la regola compositiva degli elementi vegetali, fedele alla tradizione paesaggistica anglosassone, si basa su una falsa casualità e su un principio di molteplicità che, insieme, si pongono in forte opposizione con la regolarità e la ripetizione che caratterizzano l'elemento costruito, creando così un paesaggio in cui il passaggio dai tratti in cui uno prevale sull'altro è nettamente palesata e in cui la loro 'convivenza' viene in un certo senso negata dalla sempre evidenziabile differenza nei modi di composizione.

Questa differenza è ancora più evidente quando si tratta l'argomento, di notevole interesse nella definizione dei nuovi paesaggi europei, del confine tra città e campagna.

Se il fenomeno della diffusione urbana e la conseguente ibridazione tra aree urbane ed extra-urbane hanno fatto più volte parlare del dissolvimento dei confini tra l'una e l'altra, in realtà penso si debba parlare piuttosto di trasformazione di quelli che erano i confini tradizionali.

Superati ed in parte annullati i confini fisici delle mura, dei fossati ed anche dei più recenti anelli viari, la città ed il territorio, in maniera che può definirsi quasi 'autonoma', creano nuovi elementi di reciproca distinzione.

Non più continui ma piuttosto puntuali e tutt'al più lineari, non più solo fisici, ma anche talvolta individuabili in processi di progressione, i nuovi confini tra urbano ed extra-urbano sono di volta in volta più evidenti quanto più necessari e, di nuovo, testimoniano della diversità di reazione ai fenomeni trasformativi di ciascuno dei territori europei analizzati.

Come per i confini, così, più in generale, per la riconoscibilità del senso e dell'organizzazione dei nuovi paesaggi europei si tratta quindi di trovare nuovi strumenti di osservazione e nuove sintassi interpretative che riescano a fornire uno strumento di analisi capace di raccontare tutti i paesaggi attraversati con un unico linguaggio.

L'individuazione di un metodo di analisi e rappresentazione comune permette, infatti, il confronto tra i vari paesaggi, rendendo possibile l'evidenziazione di quelle differenze di reazione al fenomeno comune dell'ibridazione tra città e campagna e della diffusione urbana, che sono elementi di distinzione da un lato, come abbiamo cominciato a dire, rispetto a ciascuno dei paesaggi analizzati, dall'altro rispetto al paesaggio europeo nel suo complesso.

Come vedremo meglio in seguito, infatti, sono la diversità e la molteplicità a caratterizzare il paesaggio europeo e, proprio per sottolineare questa sua particolare condizione, si preferisce nominarlo al plurale.

Anche di fronte alla globale diffusione delle spinte contemporanee alla loro trasformazione, i paesaggi europei sono riusciti a mantenere una specificità che li contraddistingue divenendo qualità identitaria, della quale si vogliono ricercare, attraverso questo studio, quanti più segni possibili.

Le categorie del ritmo e del vuoto, di cui si è fatto uso poco fa per dare una prima, sommaria descrizione di alcuni caratteri dei paesaggi attraversati, divengono gli elementi fondanti delle sintassi interpretative proposte, nella convinzione che la distinguibilità e

l'identità dei paesaggi europei contemporanei siano da ricercare non tanto nell'analisi degli oggetti che li strutturano, quanto negli interstizi vuoti che essi creano e nelle modalità di agglomerazione che li contraddistinguono.

La città contemporanea, *scritta nota per nota, una città di frammenti, di parti continuamente interrotte e casualmente accostate*¹, in realtà funziona come un domino, dove il pezzo unico ha senso solo per il gioco di concatenazione a cui dà vita, o come un puzzle, dove la relazione non è più di concatenazione ma di assemblaggio e di ricomposizione di una figura², e sono i ritmi e le composizioni di 'pezzi' singoli a raccontarne la trama.

La ferrovia funge da linea misuratrice di questi ritmi e la velocità permette sia di cogliere continuità come abbiamo già detto altrimenti invisibili, sia di valutarne non solo l'intervallo spaziale ma anche quello temporale.

Così come i vuoti diventano strumento interpretativo di una città che si vuole messa in crisi proprio dalla loro diffusione, allo stesso modo la velocità e il continuo movimento che oggi secondo molti, come abbiamo detto, estraniare l'uomo dal suo territorio, ci permettono, invece, di sperimentare ed interpretare il paesaggio attraverso il ritmo.

1. P.VIGANO, *La città elementare*, Milano, Skira 1999 - p.18

2. P.AMPHOUX, *Domino, frammento e puzzle tre figure dell'architettura contemporanea*, in: AA.VV., *European 4, risultati europei*, Paris European 1997 - pp. 69-75

Innanzitutto converrà specificare in quale senso si voglia intendere il termine *paesaggio* in questa ricerca.

Come giustamente nota P.Gregory³, infatti, *l'idea di paesaggio possiede almeno due accezioni fondamentali, che derivano da presupposti del tutto differenti, quasi antitetici: il primo si riferisce alla concezione estetico-percettiva (...); il secondo deriva, invece, i suoi presupposti dalla geografia fisica prima e dalle scienze naturali poi, riassumibili oggi nella disciplina ecologica.*

Se in una visione prettamente estetica il paesaggio è indagato attraverso la imprescindibile presenza di un soggetto osservatore che elabori la rappresentazione del territorio tramutandolo in paesaggio, inteso come *natura che si rivela esteticamente a chi la osserva e la contempla con sentimento*⁴, nell'accezione geografica del termine il paesaggio è una realtà, anche se in perenne trasformazione, indipendente dall'osservatore o dall'atto di osservazione, *la complessa combinazione di oggetti e fenomeni legati tra loro da mutui rapporti funzionali sì da costituire un'unità organica*⁵.

Questa duplice natura del termine paesaggio, sottolineata già dalla definizione di R. Biasutti di *paesaggio sensibile* e *paesaggio geografico*⁶ e intesa come carattere fondante del concetto stesso di paesaggio come *una parola che esprime insieme la cosa e al tempo stesso l'immagine della cosa, il significato e il significante* da F.Farinelli⁷, ha trovato un tentativo di superamento nell'interpretazione *écoumenéal* di A.Berque⁸, che prefigura un ricongiungimento ecosimbolico tra le due metà, il mondo fisico e quello fenomenico.

La nascita della scienza ecologica ha poi introdotto un'ulteriore punto di vista, forse più vicino all'oggettività geografica, in cui, tendenzialmente, si è assistito alla progressiva sostituzione del paesaggio con l'ambiente, considerato *l'insieme eterogeneo di tutti gli elementi, i processi e le interrelazioni che costituiscono l'ecosfera, considerato nella sua struttura (...) ecologico-sistemica, che lo definisce come un aggregato superiore di ecosistemi, naturali e antropici; dinamica, che lo identifica con un processo evolutivo*⁹.

3. P.GREGORY, *La dimensione paesaggistica dell'architettura nel progetto contemporaneo*, Roma Laterza, 1998 - pg.3

4. J.RITTER, *Paesaggio.uomo e natura nell'età moderna*, Milano, Guerini, 1994 - pg.25

5. A.SEISTINI, *Il paesaggio*, in *Conosci l'Italia*, vol.VII, Milano 1963 - p.10

6. R.BIASUTTI, *Il paesaggio terrestre*, Torino 1962, in cui il *paesaggio sensibile* è definito come *ciò che l'occhio può abbracciare in un giro d'orizzonte o, se si vuole, percettibile con tutti i sensi*, mentre il *paesaggio geografico* è *la sintesi astratta di quelli visibili*.

7. F.FARINELLI, *L'arguzia del paesaggio*, in *Casabella* n.575-576, 1991 - pp.10-12

8. A.BERQUE, *Les raisons du paysage*, Paris 1995 - pp.148-149

9. V.ROMANI, *Il paesaggio. Teoria e pianificazione*, Milano 1994 - p.47

Il paesaggio rimane dunque, nel dibattito contemporaneo, un'entità piuttosto vaga la cui definizione non è mai univoca.

Il Grande Dizionario di Italiano della Garzanti, ad esempio, riporta due diverse definizioni, evidentemente derivate dalla duplice natura del termine a cui si è appena fatto accenno. Da un lato il paesaggio è inteso come *l'aspetto di un luogo, di un territorio quale appare quando lo si abbraccia con lo sguardo*, dall'altro, in senso *geografico*, esso viene considerato *particolare conformazione di un territorio che risulta dall'insieme degli aspetti fisici, biologici e antropici*¹⁰.

E con gli stessi criteri nel Dizionario dei Sinonimi e dei Contrari Garzanti alla parola *paesaggio* si affiancano sia *panorama, veduta, vista che ambiente e territorio*.

Il termine *paesaggio*, quindi, assume diverse connotazioni a seconda del campo scientifico dal quale viene analizzato. In realtà questa molteplicità di interpretazioni nasce sì dalla complessità della natura del termine, ma anche dal suo utilizzo estensivo, a volte in sostituzione di altri vocaboli, in particolare *territorio* e *ambiente*.

E allora conviene riprendere R.Assunto, nella sua chiarificatrice definizione di termini¹¹ :

Territorio:

il territorio ha significato quasi esclusivamente spaziale e valore più estensivo-quantitativo che intensivo-qualitativo.(...) Esso è infatti un'estensione della superficie terrestre, che può essere delimitata secondo divisioni geofisiche, differenze linguistiche, delimitazioni politico-amministrative

Ambiente:

L'ambiente ha due significati prevalenti: uno biologico (...) e uno storico-culturale .Il concetto di ambiente include in sé quello di territorio (...) essendo l'ambiente il territorio qualificato biologicamente, storicamente e culturalmente. Nell'ambiente c'è il territorio con in più la vita, la storia e la cultura.

Paesaggio:

Il paesaggio è, infine, la forma che l'ambiente conferisce al territorio come materia della quale esso si serve - o meglio - se vogliamo essere più precisi: il paesaggio è la forma in cui si esprime l'unità sintetica a priori (..) della materia (territorio) e del contenuto-funzione (ambiente).

10. Grande Dizionario di Italiano N.E. 2005, Garzanti Editore 2005 e Dizionario dei Sinonimi e dei Contrari, Garzanti Editore 2002. La stessa definizione si ritrova inoltre in De Mauro, Dizionario della lingua italiana, Paravia 2005

11. R.ASSUNTO, *Paesaggio, ambiente, territorio: un tentativo di precisazione concettuale*, in *Rassegna di Architettura e Urbanistica*, n.47-48, 1980 - pp.49-51

Ancora più chiaramente, lo stesso Assunto definisce il paesaggio come *spazio stesso che si costituisce ad oggetto di esperienza e a soggetto di giudizio*¹².

Il paesaggio, quindi, inteso come *unità di natura e cultura*¹³.

Dove questa unità non è lineare, unidirezionale, ma si esplica, come lo stesso Assunto sottolinea chiaramente, nelle duplici relazioni della cultura come forma rispetto ad una natura intesa come materia-contenuto e della natura stessa intesa come forma della cultura-contenuto.

Questa definizione, pur se datata in senso prettamente cronologico, mi pare particolarmente efficace, in particolare per la duplicità di rapporto che propone e che conviene quindi specificare meglio.

Assunto definisce *copernicano* l'atteggiamento dell'uomo che *per finalità pratiche costruisce il proprio paesaggio e trasforma la natura esercitando su di essa quella libertà di cui la natura stessa, nel costituirsi ad oggetto di contemplazione come paesaggio, lo ha reso consapevole*¹⁴. In questo caso, dunque, *il paesaggio è natura a cui la cultura ha dato forma modellandola*¹⁵.

Questo atteggiamento di praxis sul paesaggio è quello per cui, attraverso qualsiasi tipo di intervento sul territorio - dalla coltivazione alla realizzazione di infrastrutture, abitazioni, ma anche con la perimetrazione, ad esempio, di un'area protetta - l'uomo interviene dando, con la sua cultura, una forma al territorio, contenuto e materia del suo agire.

In questo senso è da notare che, soprattutto riferendosi al territorio europeo, esso può essere tutto considerato paesaggio, essendo tutto trasformato dall'uomo, sia che quest'ultimo sia intervenuto 'aggiungendo' materia - cioè costruendo - sia che sia intervenuto 'modificando' la materia naturale.

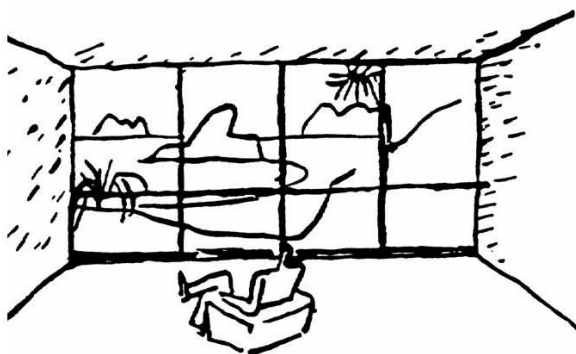
Quindi quando oggi si interviene sul paesaggio europeo, si continua una trasformazione già avviata, la cultura continua a dare forma e a modellare non già la natura, ma il paesaggio stesso.

12. R.ASSUNTO, *Il paesaggio e l'estetica*, Napoli, Giannini, 1973 - vol.I, pg.5

13. R.ASSUNTO, *op. cit.*, - vol.II, pg.1

14. R.ASSUNTO, *op. cit.*, - vol.II, pg.19

15. R.ASSUNTO, *op. cit.*, - vol.II, pg.11



5. atteggiamento *copernicano* e atteggiamento *tolemaico* (schizzi di Le Corbusier)

All'opposto, tornando alla definizione assuntiana, l'atteggiamento *tolemaico* è quello per cui *la natura è forma in cui la nostra cultura trapassa diventando suo contenuto*¹⁶.

In questo caso il paesaggio è *in quanto soggetto di apprezzamento estetico, una scoperta alla quale l'uomo perviene guardando la natura (territorio) con il proprio gusto, che è sempre il gusto di una cultura*¹⁷.

Quando oggi, ad esempio, si definiscono i cosiddetti *paesaggi ibridi*¹⁸, e si cerca, nel dibattito architettonico contemporaneo, di trovare un' estetica a questi nuovi paesaggi, l'operazione che si compie è quella di 'creare' una cultura che sia capace di essere contenuto della forma che la natura-territorio (paesaggio in quanto modificata dall'intervento umano) ha assunto.

E per fare ciò bisogna sicuramente tener presenti sia i caratteri fisici del paesaggio, così come analizzati dalla cultura geografica, sia le sue implicazioni estetiche, il suo carattere di immagine e rappresentazione dell'uomo e della società.

16. R.ASSUNTO, op. cit., - vol.II, pg.7

17. R.ASSUNTO, op. cit., - vol.II, pg.7

18. M.ZARDINI, *Paesaggi ibridi*, Milano, Skira, 1996 - Si sottolinea come, in realtà, questa definizione di Cardini si riferisca più a brani di paesaggio urbano che non alla dimensione territoriale del paesaggio stesso.

19. E.TURRI, *Il paesaggio come teatro*, Venezia, Marsilio 1998

20. E.TURRI, op.cit, p.13

In questo senso affascina la concezione del paesaggio come *teatro*¹⁹, che *sottintende che l'uomo e la società si comportano nei confronti del territorio in cui vivono in duplice modo: come attori che trasformano (...)l'ambiente di vita, imprimendovi il segno della propria azione, e come spettatori che sanno guardare e capire il senso del loro operare sul territorio*²⁰.

Il ragionamento ecologista - del quale non si vuole negare, seppure in altri campi di

indagine, l'importanza - entrando nel dibattito contemporaneo sull'estetica del paesaggio ha fatto sì che questa assumesse un carattere 'ambientale' o ancora meglio 'ambientalista', denunciato fin dalla definizione americana di *Environmental Aesthetic* e tedesca di *Ökologische Aesthetic*, fortemente marcato dalla necessità di salvaguardia dell'ambiente.

Questo ha portato a considerare il valore estetico del paesaggio come appartenente intrinsecamente alla natura, in una visione profondamente ecocentrica che avvicina il ragionamento estetico a quello etico.

Così, ad esempio, Martin Seel, uno dei principali studiosi tedeschi in materia, trova il principale motivo di interesse per le teorie estetiche nella loro capacità di *difendere un comportamento non-strumentale nei riguardi della naturalità*²¹ e quindi, in una visione prettamente ecologista di contrapposizione tra natura e tecnica, capaci di far nascere un nuovo tipo di scienza, meno invasiva rispetto alla natura.

Questa mescolanza di ecologia ed estetica ha portato a considerare il paesaggio quasi come fosse un semplice sinonimo di ecosistema, fino ad arrivare all'utilizzo del termine *Ecologia del paesaggio*²².

Come sostiene A.Roger, lo stesso termine *Ecologia del paesaggio* è in realtà *un mostro teorico, poiché indica la naturalizzazione del paesaggio, laddove il paesaggio non è mai naturale, ma sempre culturale*²³.

La confusione generata dall'introduzione dei concetti della scienza ecologica nelle riflessioni estetiche sul paesaggio, si affianca alla difficoltà di interpretazione del paesaggio contemporaneo in cui *sovvertendo le tradizionali antinomie città/campagna, centro/periferia, natura/artificio, la città si espande in modo frammentario mentre la campagna si ritrae lasciando sul territorio, in ordine sparso, aree intercluse ed aree di risulta dove, tra segni antropici e residui di naturalità, si vanno a collocare le tipologie atipiche*²⁴ e che portano addirittura a segnalare con preoccupazione, una prossima *morte del paesaggio*²⁵.

In definitiva manca ancora una definizione estetica dei nuovi paesaggi, come nota giustamente A.Roger. quando afferma che *non siamo ancora in grado di vedere quanto ci*

21. Sulle teorie di Seel e più in generale sulla storia dell'estetica del paesaggio:
P.D'ANGELO, *Estetica della natura*, Roma-Bari, Laterza 2001

22. Testo di riferimento sull'Ecologia del paesaggio:
R.FORMAN, N.GODRON, *Landscape Ecology*, New York, Wiley and Sons 1986

23. A.ROGER, *Court traité du paysage*, Parigi, Gallimard 1997 - p.128

24. L.ALTARELLI, *Gli spazi aperti della città diffusa*, in: L. ALTARELLI, *Paesaggi dell'architettura*, Roma, Gangemi, 1998 - pg.125

25. F. GUERY, *Mort du paysage? Philosophie et esthétique du paysage*, Champ Vallon, 1994

*circonda, complessi industriali, centri avveniristici, potenza paesistica di un'autostrada e che sta a noi, dunque, provvederci degli schemi di visione atti a farceli apparire estetici*²⁶.

Prendendo atto del grado di incertezza e sfumatura che attiene al termine e al concetto di paesaggio nel dibattito contemporaneo, questa ricerca non pretende di trovare soluzione linguistica e di senso univoca al problema, quanto piuttosto di definire con chiarezza la sua stessa base di partenza, andando ad individuare quelli che sono i termini entro i quali si indagherà il paesaggio.

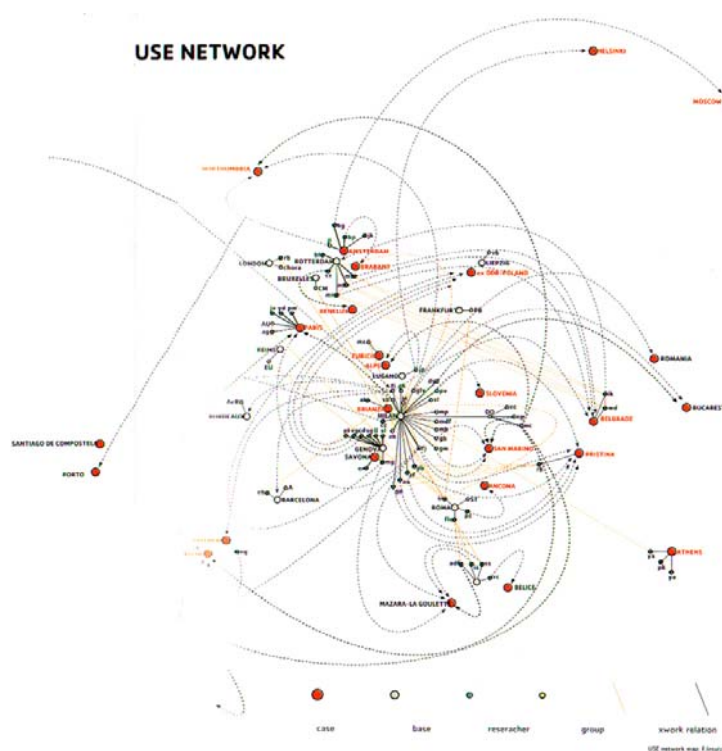
In questo senso la duplice natura estetico-geografica del termine viene assunta in tutta la sua complessità, ma si cerca di delineare e circoscrivere l'ambito della ricerca, parafrasando P.Gregory, non tanto alla dimensione paesaggistica dell'architettura, quanto alla dimensione architettonica del paesaggio, laddove la stessa architettura, per sua natura, comporta una continua, talvolta complessa, convivenza tra esperienza fisica e esperienza estetica.

26. A. ROGER, *Morte del paesaggio*,
in: *Lotus Navigator n.5*, Maggio 2002
- pg.95

IL (NUOVO) PAESAGGIO EUROPEO

Uncertain States of Europe, Multiplicity, Euroscapes: l'avanzare dei processi di unificazione politica, economica e sociale dell'Europa ha dato vita ad una serie di ricerche che, da diversi punti di vista, hanno cercato di individuare le caratteristiche, gli elementi identitari e le trasformazioni in atto del territorio europeo nel suo complesso.

Mentre USE e Multiplicity offrono una *risonanza tra sguardi diversi ed obliqui [...] proiettati congiuntamente attorno allo stesso campo fenomenologico dello spazio urbano*²⁷, Euroscapes è una *esplorazione del paesaggio dell'Europa del XXI secolo*²⁸ condotta attraverso l'analisi dei principali flussi socio-economici che intervengono nella trasformazione attuale del territorio europeo.



6. USE Network

(da S. BOERI CON MULTIPLICITY, *USE - Uncertain States of Europe*, Milano, Skira 2002 - p.4)

27. S. BOERI CON MULTIPLICITY, *USE - Uncertain States of Europe*, Milano, Skira 2002 - p.20

28. AA.VV., *Euroscapes*, Amsterdam, Must 2003 - p.3

In entrambi i casi, comunque, due sono le tendenze che emergono con maggior chiarezza: l'assunzione della differenza (culturale, sociale, economica, fisica) come fattore di identità e riconoscibilità del continente europeo e la declinazione del fenomeno della diffusione urbana come principale elemento di trasformazione dei territori.



7. La diffusione urbana europea dal satellite

L'immagine che emerge da queste ricerche è quella di un continente in cui gli effetti delle spinte unificatrici provenienti dall'alto (Consiglio e Parlamento Europeo e singoli Stati) sono ancora estremamente meno evidenti nello spazio fisico rispetto agli effetti, invece, dei movimenti e delle nuove condizioni e possibilità nella vita quotidiana dei cittadini.

In questo senso il progetto Ten-T per la costituzione dei corridoi infrastrutturali europei rappresenta un punto di unione tra queste due forze dinamiche di trasformazione. Imposto, in qualche modo, dall'alto e ancora oggi fortemente contestato, il progetto infatti non fa altro che rispondere alla sempre crescente richiesta di movimento e velocità all'interno del territorio europeo nel suo complesso.

Contestualmente il Ten-T rappresenta a livello fisico-geografico un possibile elemento di unificazione e organizzazione delle diverse realtà territoriali: una rete infrastrutturale la cui forza aggregativa funziona a diversi livelli - sociale, economico, culturale e fisico - e che ha quindi un grande potere di trasformazione del paesaggio.

A livello più squisitamente politico-normativo, ma con grandi potenzialità dal punto di vista della trasformazione verso una unità culturale europea, la firma della *Convenzione Europea del Paesaggio* avvenuta a Firenze nell'Ottobre del 2000 ha posto le basi per l'individuazione di un percorso comune a tutti i paesi afferenti all'UE in materia di paesaggio.

Questo testo, inoltre, ha introdotto anche notevoli innovazioni di indirizzo culturale.

Si parla dunque di una *triplice svolta impressa dalla Convenzione*:

1. *nel significato complesso (economico, politico e culturale, oltre che ecologico ed estetico) da attribuire al paesaggio, con riferimento all'intero territorio e non a singole aree d'eccellenza; il che comporta un drastico spostamento d'attenzione, dagli oggetti ai sistemi, dagli eventi al contesto (con un ripensamento del concetto stesso di "bene culturale" in favore di quello più ampio e comprensivo di "patrimonio culturale"), e dalle singole politiche di tutela a tutte le politiche a vario titolo capaci di incidere sulle condizioni e l'evoluzione del paesaggio.*

2. *nel significato innovativo da attribuire all'azione di tutela nel paesaggio, dai riconoscimenti di valore ai progetti collettivi con cui si possono riprendere i discorsi paesistici interrotti dai processi di degrado; se oggi l'azione di tutela sembra troppo spesso ferma alla "gestione di vincoli ciechi e muti", una tutela paesistica efficace richiede invece progetti "d'innovazione conservativa", che rispecchino l'evoluzione del concetto stesso di conservazione, fondata, in sintesi, sul principio che non si possono separare le cose dal loro divenire.*

3. *nella centralità del governo del territorio, a tutte le scale, non solo perché il controllo degli usi e dell'organizzazione del territorio è decisivo ai fini della tutela e dell'innovazione paesistica, ma anche perché il traguardo finale, politico e culturale della valorizzazione paesistica non può che consistere nella bellezza e nella qualità dell'abitare la terra²⁹*

Il (nuovo) paesaggio europeo si può dunque iniziare a delineare attraverso questi elementi, che raccontano dei suoi contenuti, delle sue trasformazioni e dei diversi tentativi di appropriazione e definizione in atto sia a livello fisico-geografico che a livello estetico.

29. R. GAMBINO, in: A. CLEMENTI (a cura di), *Interpretazioni di paesaggio*, Roma, Meltemi 2002 - pg.56

Si preferisce citare una interpretazione della Convenzione piuttosto che citare il testo esatto per produrre elementi critici già elaborati da chi, da anni, lavora sul tema della pianificazione territoriale e paesistica.

La diversità come caratteristica identitaria europea

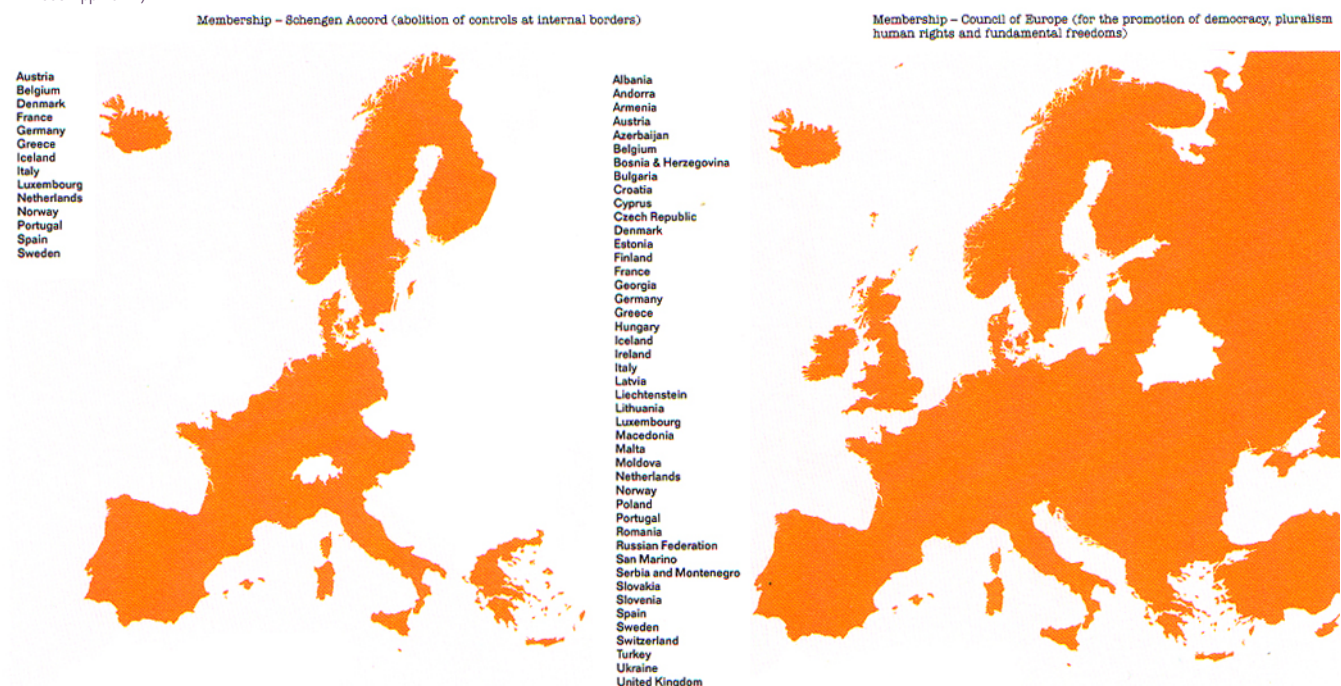
30. R. KOOLHAAS, S. BOERI, S. KWINTER,
N. TAZI, H. OBRIST, *Mutations*,
Barcellona, Actar 2001 - p.360

Nella Convenzione Europea si sottolinea anche che la qualità e la diversità dei paesaggi europei costituiscono una risorsa comune per la cui salvaguardia, gestione e pianificazione occorre cooperare.

Il carattere multiculturale dell'Europa, e conseguentemente dei suoi paesaggi, costituisce elemento di distinguibilità di questo continente rispetto agli altri. E questa varietà di paesaggi coinvolge gli aspetti morfologici, geografici, storici e culturali allo stesso tempo.

Gli stessi confini di quella che oggi è l'Europa come entità politico-economica sono in continua variazione, e qualsiasi tipo di analisi - economica, geografica, storica o culturale - si sviluppi su questo territorio dai confini incerti produce lo stesso risultato: essi mostrano l'Europa come *un arcipelago, un accumulatore di contesti, una culla di diversità*³⁰

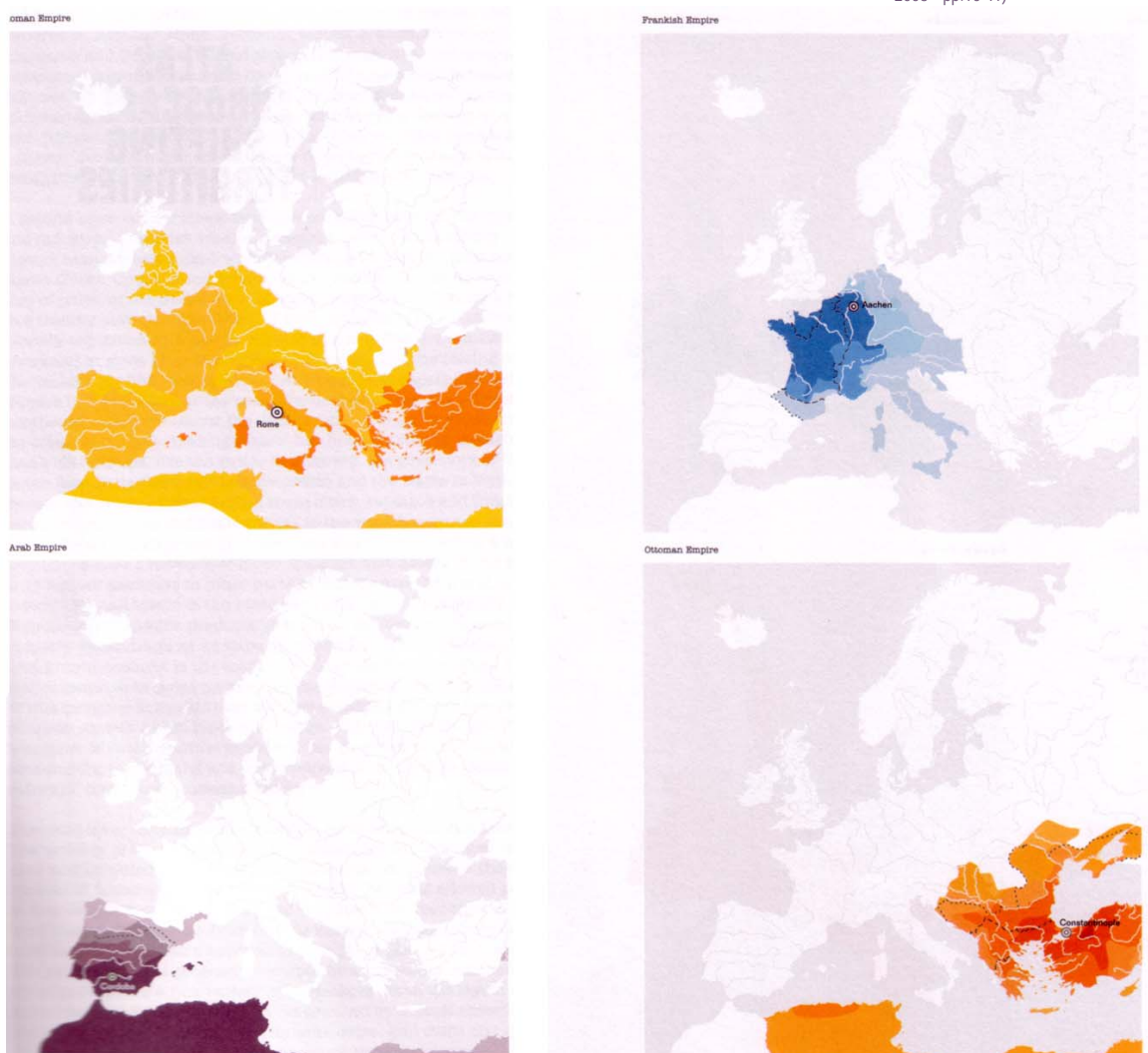
8. Estensione fisica dei paesi membri
Schengen-Consiglio d'Europa
(da AA.VV., *Euroscapes*, Amsterdam, Must
2003 - pp.20-21)

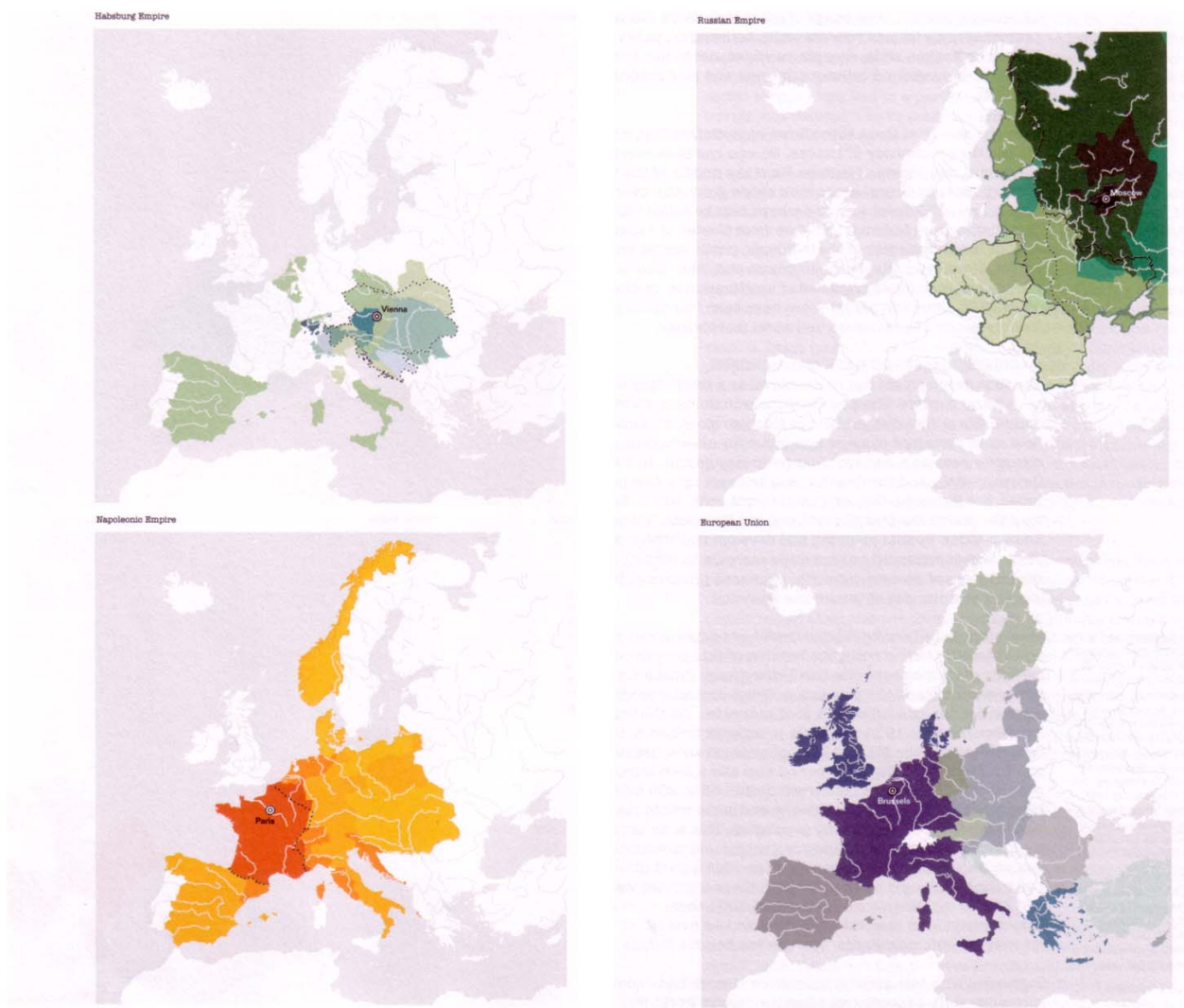


La variazione dei confini geografici dell'entità Europa è data sia dalla continua adesione di nuovi stati, sia dalla presenza di più accordi, monetari, politici o militari, ciascuno dei quali con la propria, diversa, estensione.

E d'altra parte, andando a vedere la storia di questo territorio, ci si rende conto di quante culture diverse, nel tempo, lo abbiano trasformato e modellato.

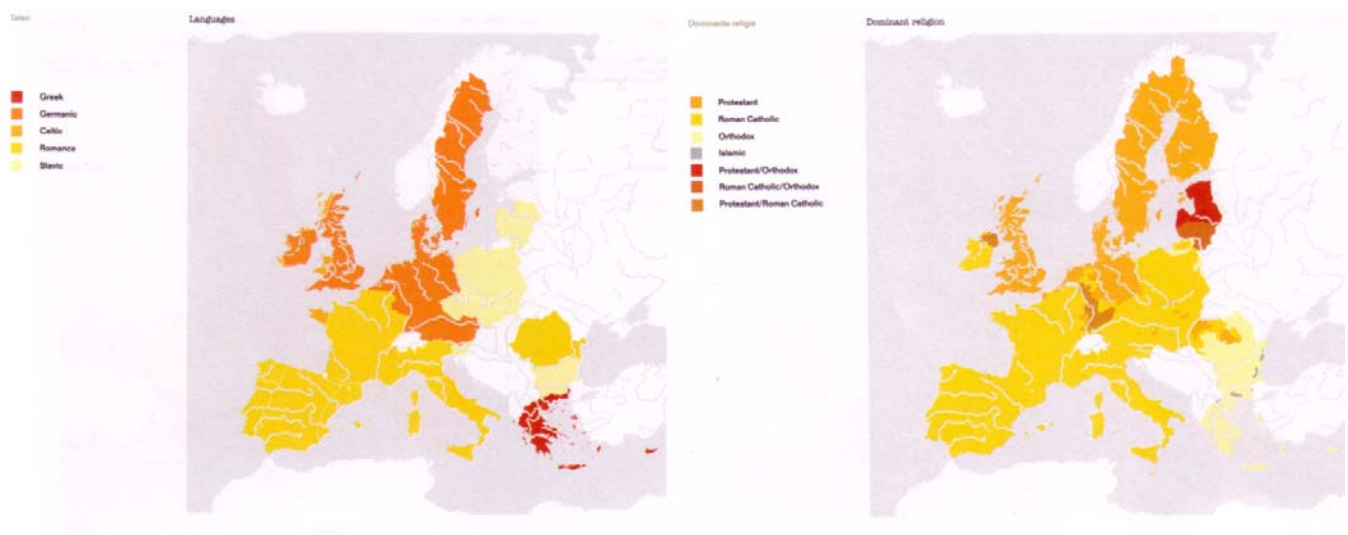
9. Estensione fisica e temporale dell'impero romano-impero arabo-impero francese-impero ottomano
(da AA.VV., *Euroscapes*, Amsterdam, Must 2003 - pp.10-11)





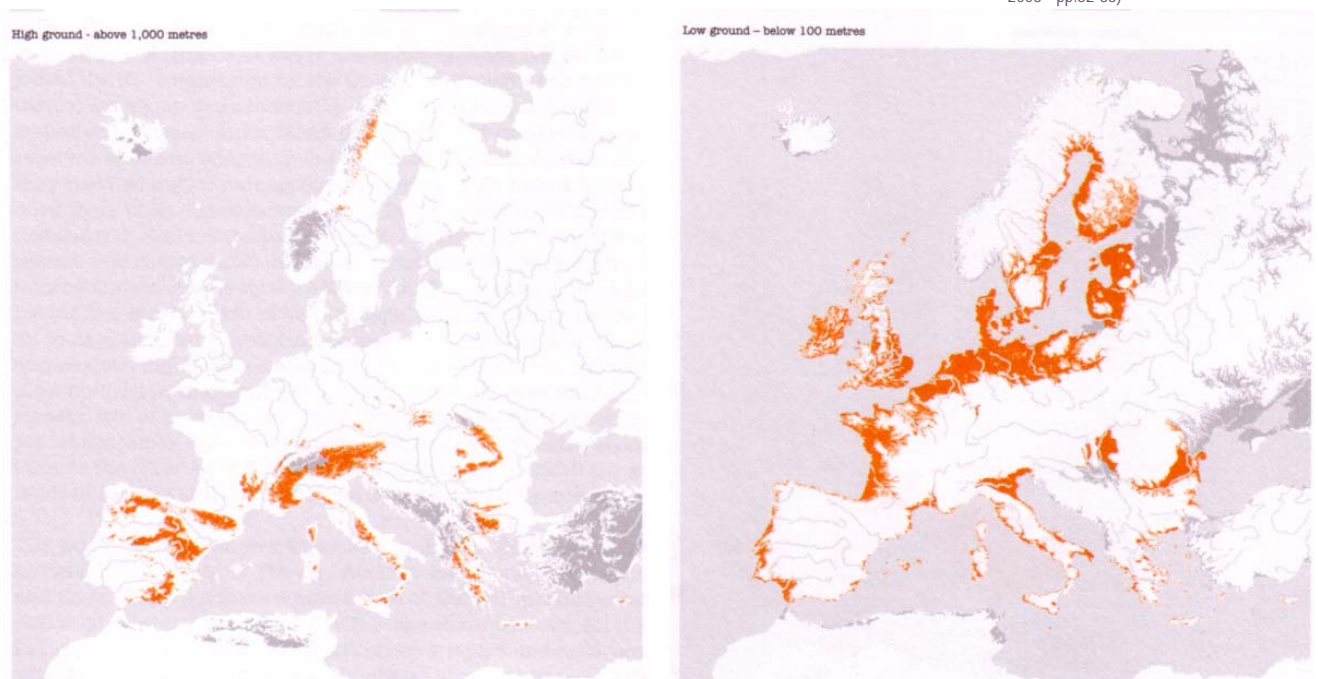
10. Estensione fisica e temporale
dell'impero asburgico-impero
napoleonico-impero russo-unione
europea
(da AA.VV., *Euroscapes*, Amsterdam, Must
2003 - pp.12-13)

La complessità della storia europea porta, inevitabilmente, ad una differenziazione culturale contemporanea notevole.



11. Religioni dominanti e ceppi linguistici europei
(da AA.VV., *Euroscapes*, Amsterdam, Must 2003 - pp.38-39)

Alla molteplicità di culture si affianca una molteplicità di condizioni geo-morfologiche e climatiche



12. Rilievi e depressioni
(da AA.VV., *Euroscapes*, Amsterdam, Must 2003 - pp.32-33)

Cos'è allora che può farci parlare di paesaggi europei? Qual è o quali sono gli elementi che accomunano questi territori così diversi per storia, cultura e morfologia?

Come nota Boeri, in realtà è la stessa capacità cumulativa europea a costituirli come entità considerabile nella sua unità.

Come territorio abituato a includere tradizioni e stili di vita esogeni, l'Europa è *una città dove non si cancella mai nulla. Tenzialmente lo spazio europeo si trasforma infatti per accumuli, aggiunte, sovrapposizioni. Raramente per sostituzione o cancellazione*³¹.

Il paesaggio europeo conserva la storia, le sue trasformazioni avvengono per aggiunta o sovrapposizione di nuovi elementi, e proprio questo meccanismo fa sì che la sua complessa diversità diventi caratteristica identitaria.

Anche di fronte alla globalità delle spinte contemporanee alla loro trasformazione, i paesaggi europei continuano a mantenere una molteplicità, derivante non solo dalla conservazione delle testimonianze fisiche della loro diversità storica, ma anche e soprattutto per la loro capacità di metabolizzare queste spinte ciascuno in maniera propria, distinguibile e singolare.

E allora questo studio non cercherà tanto quelli che sono gli elementi di unità dei paesaggi europei, quanto quelle che sono le differenze che li caratterizzano.

Il processo per cui la differenza viene presa a base di un processo cognitivo, non è altro che quello così fascinosamente descritto e difeso da Ignasi de Sola Morales :

*Ciò che rende possibile delimitare la specifica condizione di ciascun individuo, soggetto o opera d'arte (o paesaggio) è la sua differenza.(...) La possibilità di essere in grado di attribuire particolari caratteristiche a una data situazione è basata sulla differenza. Lo studio della differenza porta all'affermazione della pluralità. Fondare la descrizione dell'attuale dell'architettura contemporanea sulle differenze vuol dire considerare la pluralità non solo come un punto d'inizio, ma come una molteplicità all'interno della quale situare ciascuno dei segmenti che costituiscono la sua realtà contemporanea*³².

31. S. BOERI CON MULTIPLICITY, *USE - Uncertain States of Europe*, Milano, Skira 2002 - pg.23

32. I. DE SOLÀ-MORALES, *Differences*, Boston, MIT 1999 - p.7

Lo stesso Sola Morales descrive il suo testo come un tentativo di creare una griglia interpretativa estemporanea, una serie di piattaforme dalle quali osservare la realtà da molteplici angoli e prospettive di visione, sottolineando il debito che questo punto di vista deve al testo *Differences et répétition* di Gilles Deleuze.

Generic City e Terrain Vague in Europa

Alla domanda su quali siano gli elementi che distinguono l'Europa, dal punto di vista territoriale, dalle altre realtà continentali, S. Boeri³³ afferma: *l'assenza di megalopoli e una condizione di urbanità fortemente diffusa sono le principali caratteristiche che contraddistinguono il territorio europeo.....per molti versi l'Europa, oggi, può essere considerata un'unica immensa città: un continuum urbano, che tuttavia non annulla le differenze tra la miriade di centri urbani che la compongono....una città policentrica che si estende su gran parte del continente, dotata di aree centrali e di zone periferiche, di "corridoi naturali", di "waterfront", di "terrain vague".*

Una città composta da nuclei urbani specializzati, ampie zone a bassa densità edilizia, aree più dense, contrassegnate dai centri urbani di antica formazione, grandi radure naturali, zone costiere. Articolata in zone a diverso sviluppo, percorsa da una fitta rete di canali di traffico e innervata da un denso sistema di reti infrastrutturali e di servizio.

Trovo che questa descrizione-definizione sia estremamente chiara e precisa, ma penso che non si debba riferire alla città Europa, ma al territorio Europa.

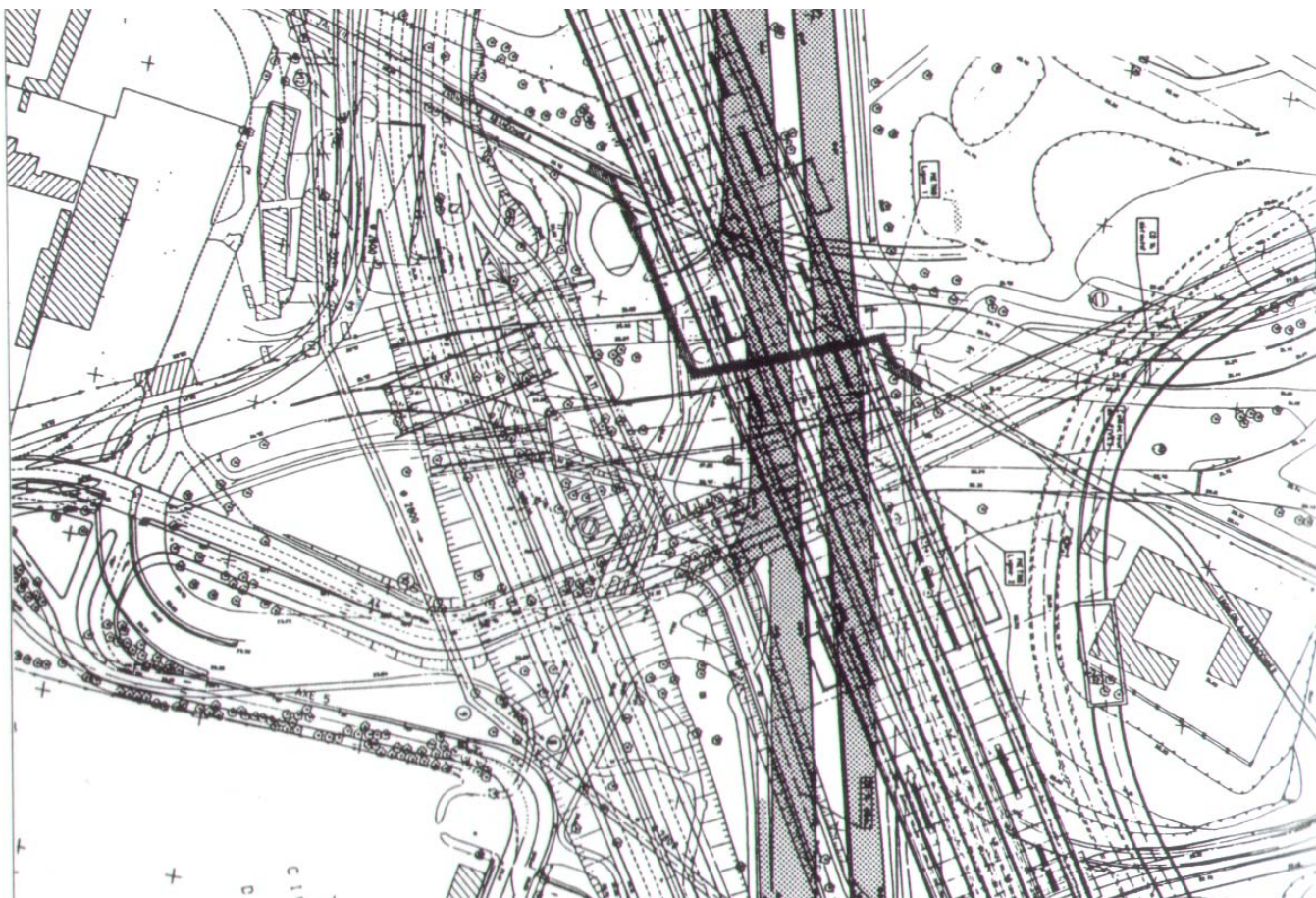
Un territorio in cui, come dice Boeri, l'urbanità diffusa non annulla le differenze tra la miriade di centri urbani che lo compongono.

Una urbanità diffusa che origina da un processo spontaneo (nel senso di non pianificato) che ha portato alla dissolvenza dei confini certi tra città e territorio naturale, e alla promiscuità tra gli elementi di natura e artificio.

Sono nati così, nel dibattito architettonico contemporaneo, i termini di *paesaggio ibrido*, *paesaggio discontinuo*, *paesaggio frammentato*, che descrivono quel processo per cui *le topografie urbane tendono a crescere in un ambiente che non è più strutturato sull'opposizione territorio-città, ma piuttosto sulle infrastrutture di comunicazione e trasporto come vettori di mobilità*³⁴.

33. S. BOERI CON MULTIPLICITY, *USE - Uncertain States of Europe*, Milano, Skira 2002 - pg.25

34. A.ZAERA-POLO, voce *m.city* in: AA.VV., *The metapolis dictionary of advanced architecture*, Barcellona, Actar 2003 - p.425



13. OMA, Euralille: centre international d'affaires, 1996
(da AA.VV., *The metapolis dictionary of advanced architecture*, Actar 2003 - p.346)

Queste trasformazioni sono tali da far sostenere che *oggi, nel dominio della complessità post-industriale, l'azione antropica sembra sommergere o escludere ogni condizione naturale, [...] talchè l'uomo si direbbe incamminato verso l'atopia, verso un mondo senza luoghi, senza legami topografici*³⁵.

35. E. TURRI, *Il paesaggio e il silenzio*, Venezia, Marsilio 2004 - p.135

36. F.SORIANO, voce *artificial* in: AA.VV., *The metapolis dictionary of advanced architecture*, Barcellona, Actar 2003 - p.63

Sul tema del rapporto tra luogo e condizione naturale sembra decisamente più interessante, perché priva di qualsiasi accezione etico-moralistica, la posizione di chi sostiene che *naturale ed artificiale non sono uniti in modo permanente rispettivamente al paesaggio e alla città. Un luogo non è solo un paesaggio. Un luogo è il disegno di un luogo. Luogo è costruzione. Luogo è artificiale*³⁶.

14. V. GUALLART, W. MULLER,
E. RUIZ-GELI, *Scape house*
Territorial sprawl, 1998
(da AA.VV., *The metapolis*
dictionary of advanced
architecture, Actar 2003 - p.40)



Si dissocia così il ragionamento sull'alternanza tra naturale ed artificiale e sulla prevalenza dell'uno sull'altro da quello, ben diverso, sul non luogo.

Laddove il tema dell'atopia e del non luogo, che, a partire dal testo del filosofo M. Augè³⁷, si è inserito anche all'interno del dibattito architettonico contemporaneo, viene generalmente messo in stretta relazione con i fenomeni di trasformazione dai quali originano termini come *generic city*, *multicity*, *metapolis*; termini tutti che stanno ad indicare le caratteristiche di policentrismo, mancanza di organicità strutturale e crescita discontinua e disarticolata della città contemporanea.

Quello che sembra essere il punto di convergenza tra questi due temi paralleli, non luogo e città generica, è il concetto di identità.

Se già dalla sua prima formulazione, infatti, la città generica assumeva come carattere precipuo la negazione della propria identità (storica)³⁸, allo stesso modo il non luogo era descritto dallo stesso Augè come quello *spazio che non può definirsi né identitario, né relazionale, né storico*³⁹.

37. M. AUGÈ, *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera 1993

38. R. KOOLHAAS, *The generic city in SMXXL*, Rotterdam, 010 Publishers 1995 - pp. 1248 e segg.

39. M. AUGÈ, *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera 1993 - p.73

Più che l'identità, quindi, sarebbe la sua mancanza a caratterizzare i (non) luoghi e le (generiche) città contemporanee. Ma forse non si tratta di una vera e propria mancanza, quanto piuttosto di una trasformazione del concetto stesso di identità.

Come si può valutare la riconoscibilità di un luogo? Sicuramente attraverso le possibilità di orientamento che questo offre. In questo senso il territorio europeo contemporaneo offre, a fronte di un affievolirsi di quelli tradizionali, nuovi elementi di orientamento, probabilmente segnati da un carattere di maggior istintualità e privi di riferimenti 'culturali', ma sicuramente ampiamente sperimentati dall'uomo comune che in questi spazi si muove.

Così, ad esempio, quei *luoghi dell'incertezza, paesaggi dell'assorbimento, grandi vuoti urbani o interstizi presenti nella maggior parte delle grandi metropoli europee in trasformazione*⁴⁰ - i *terrain vague* di Solà-Morales⁴¹ - sono inaspettatamente colonizzati dai cittadini.

15. Roma, pedonalizzazione della sopraelevata, maggio 2004



40. M. GAUSA, *Dispositivi geourbani*, in: *Infrastructure scape, Area n°79*, Marzo-Aprile 2005 - pp.4 e segg.

41. I.DE SOLÀ-MORALES, *Urbanité Intersticielle*, in: *Inter Art Actuel*, 61, Quebec 1995



16. Strade dello spettacolo - un parco per artisti di strada lungo la sopraelevata a Roma
ARCHITETTURA E SPETTACOLO, Seminario del Dottorato di ricerca in Composizione Architettonica - XVIII Ciclo - 2005 , dottoranda arch. L.G. Roncaglia

Come nel caso del Maasvlakte⁴² a Rotterdam, in cui la popolazione *assapora sensazioni auto-disvelate e rivela di apprezzare la natura artificiale*, dimostrando da un lato che nei nuovi paesaggi urbani la natura gioca un ruolo non primario e dall'altro che ci sono nuovi processi spontanei di appropriazione e riconoscimento degli spazi 'vuoti'.

Se consideriamo invece l'identità come capacità di uno spazio di dichiarare la propria natura ed i propri sistemi di costituzione ed espansione ci troviamo allora di fronte ad un problema diverso.

. In questo caso infatti, non sono gli spazi a mancare di identità, ma, forse, siamo noi stessi ad essere ancora privi degli strumenti per dare una definizione estetica dei nuovi paesaggi, come nota giustamente A.Roger quando afferma che *non siamo ancora in grado di vedere quanto ci circonda, complessi industriali, centri avveniristici, potenza paesistica di un'autostrada* e che *sta a noi, dunque, provvederci degli schemi di visione atti a farceli apparire estetici*⁴³.

E per far questo, innanzitutto, occorre probabilmente osservare non tanto gli oggetti

42. A. GEUZE, *Accelerating Darwin*, in: H.IBELINGS (a cura di), *The Artificial Landscape*, Rotterdam, NAI Press 2000 - pp.254 e segg.

43. A. ROGER, *Morte del paesaggio*, in: *Lotus Navigator n.5*, Maggio 2002 - pg.95

che strutturano il territorio contemporaneo europeo, quanto piuttosto gli interstizi vuoti che essi creano e le modalità di aggregazione che li contraddistinguono. Modalità che si fatica a chiamare regole perché mancano di razionalità evidente e dichiarata, ma che spesso seguono processi già sperimentati e sedimentati da tempo.

I nuovi paesaggi europei sono dunque dei *patchwork* [...], una collezione di frammenti individuali senza coesione apparente, senza riferimenti figurativi e il cui unico principio di continuità è basato non più sulla forma dell'edificio ma piuttosto attorno al network che li organizza, e al background che li circonda e al loro interno la musica armonica di una città bilanciata si trasforma in uno spartito aritmico con possibili frammenti melodici, ma generalmente con un non ritmo sincopato e atonale di punti e contropunti che fanno dello spazio urbano contemporaneo un corpo definitivamente aperto e irregolare⁴⁴.

17. W.J. NEUTELINGS, *The carpet metropolis* 1990

(da AA.VV., *The metapolis dictionary of advanced architecture*, Actar 2003 - p.40)



44. M. GAUSA, voce *Patchwork city* in *The metapolis dictionary of advanced architecture*, Barcellona, Actar 2003 - pp.472-473

D'altra parte nella sua manifestazione armonica il paesaggio ha qualcosa di musicale. Ciò non soltanto in senso semplicemente metaforico. Se infatti consideriamo gli iconemi come note musicali elementari, ci accorgiamo che, modulate nell'insieme del territorio, esse danno vita ad una musica, dove la fonologia corrisponde alla topologia⁴⁵.

Allora la ricerca dei nuovi sistemi identitari che continuano, per differenza, a caratterizzare i paesaggi europei deve avvenire attraverso nuovi strumenti di codifica, nuove sintassi che trovino nei vuoti e nel ritmo le loro categorie elementari.

45. E. TURRI, *Il paesaggio come teatro*, Venezia, Marsilio 1998 - p.66



18. J. DUBUFFET, *Campagne heureuse*,
1944
(collezione Centre Pompidou)

Comunque esso sia stato inteso, il paesaggio è sempre stato oggetto di sperimentazione, rappresentazione e analisi, ed i metodi utilizzati variano al variare dell'approccio con cui il soggetto osservante gli si avvicina.

La tradizione letteraria ha come esempio eccellente quello della lettera di Petrarca a Dionigi da Borgo San Sepolcro, nella quale il poeta descriveva la sua scalata al Mont Ventoux.

Questo documento, che secondo J. Burckhardt segna l'origine dell'attenzione moderna per la natura in quanto paesaggio, è base delle principali teorie estetiche, da quella di R. Assunto a quella di J. Richter⁴⁶.

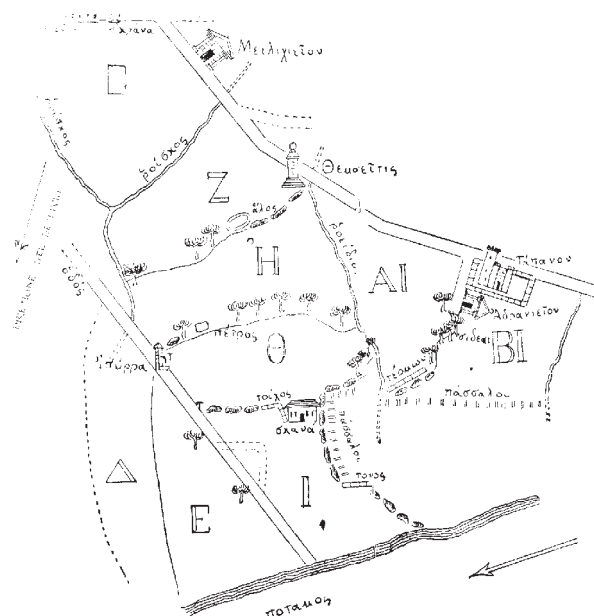
Se questo testo, come molti altri, racconta dell'appropriazione intellettuale da parte dell'uomo dell'idea, del concetto spirituale di paesaggio e della sua evoluzione, allo stesso modo le numerose rappresentazioni grafiche che nel tempo - dalle prime mappe incise nella roccia dall'uomo preistorico alle sperimentazioni artistiche video-fotografiche attuali - sono state realizzate, raccontano dell'appropriazione percettivo-figurativa del paesaggio.

19. Bedolina, val Canonica, Italia
(da F.CARERI, *Walkscapes*, Barcellona,
Gustavo Gill, 2001 pg.43)



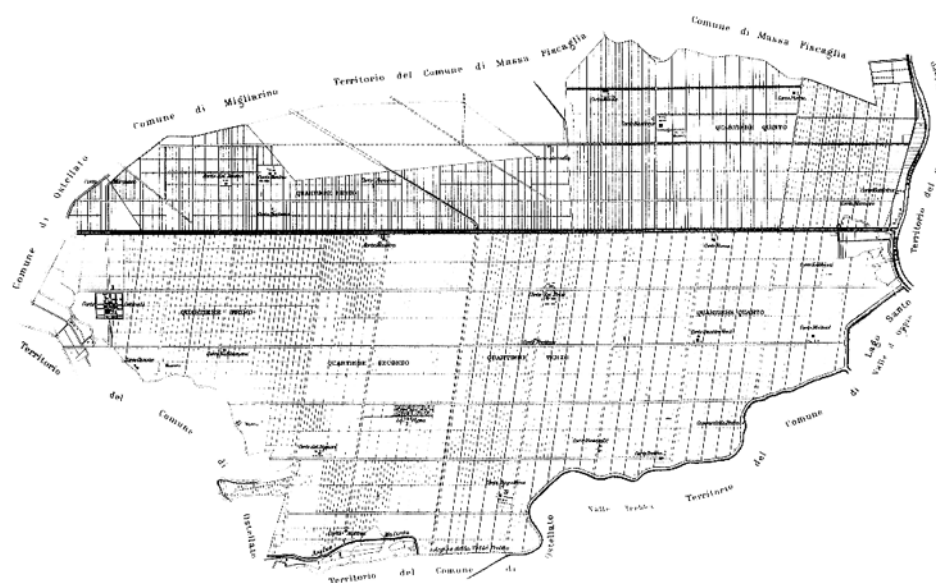
46. M.V.FERRAILO, J. Ritter e la teoria del cosmo come fondamento del paesaggio in: J.RICHTER, *Paesaggio. Uomo e natura nell'era moderna*, Milano, Guerini 1994

Le stesse mappe incise nella pietra sono contemporaneamente anche la prima testimonianza di un interesse geografico nei confronti del paesaggio, della sua struttura complessiva, del suo funzionamento e dei suoi elementi costitutivi, in un contesto di 'oggettività' che sarà alla base dello sviluppo della cartografia, oggi tematizzata, satellitare e sempre più scientifica e, di conseguenza, sempre più distante dalla soggettività offerta dalla visione prospettica.



20. Il paesaggio del 'giardino mediterraneo' nella *Tavola di Alesa*, Sicilia, I secolo a.C.

(da E. SERENI, *Storia del paesaggio agrario in Italia*, Bari, Laterza 1956 pg.38)



21. Il paesaggio della 'larga' ai primi del Novecento, in una pianta della tenuta di Gallare dell'Istituto di fondi rustici

(da E. SERENI, *Storia del paesaggio agrario in Italia*, Bari, Laterza 1956 pg.431)

Un'ulteriore distinzione tra la rappresentazione prospettica e quella cartografica attiene invece al campo del tipo di esplorazione-visione che si desidera sperimentare.

Prendendo come base la distinzione di Levi-Strauss⁴⁷ tra visione da vicino e visione da lontano, con tutte le implicazioni che questa comporta, risulta evidente che una rappresentazione prospettico-pittorica permette di cogliere maggiormente i dettagli, le qualità tridimensionali di un paesaggio, però, decisamente limitato in estensione.

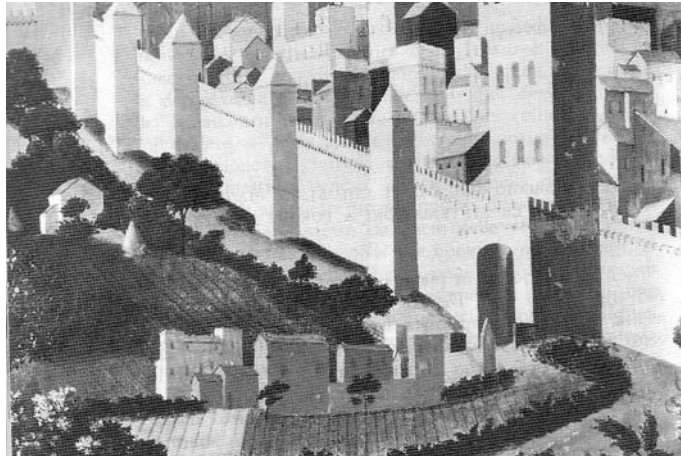
La mappa, alle varie scale, è capace, invece, di restituire più chiaramente il sistema organizzativo, la struttura complessiva del territorio, ma in questo caso, soprattutto per quanto riguarda la cartografia 'muta', è sicuramente più difficile parlare di paesaggio vero e proprio.

Il paesaggio veduta è essenzialmente ancorato alla "scala terrestre". Le vedute possono estendersi a distanze diverse - come si è visto - ma comunque "limitate" dalle possibilità percettive degli occhi umani (che è funzione del grado di contrasto, dell'angolo di incidenza visiva...), [...] lo schizzo, la prospettiva, l'immagine fotografica o pittorica hanno costituito e costituiscono ancor oggi, i mezzi più idonei per la rappresentazione del paesaggio "dal vero". La carta geografica invece restituisce, in piano, una "razionalizzazione" del mondo visivo, nella quale le distanze non vengono raccorciate da effetti prospettici ma vengono mantenute in un rapporto di similitudine costante rispetto a quelle reali. La carta presenta tuttavia un legame con il paesaggio osservabile nella realtà.

Simula un particolare tipo di veduta: quella che si può avere dall'alto, guardando perpendicolarmente sotto di sé. E' il tipo di veduta che oggi è generalmente offerto dalla fotografia aerea. Ma forse la caratteristica che ne ha fatto lo strumento principe per l'analisi del paesaggio - nella geografia tradizionale - è stato il fatto che, un'epoca in cui non esistevano le fotografie aeree o le immagini da satellite, esse potevano "esorbitare" dalla "scala terrestre". Permettevano di abbracciare paesaggi (opportunamente tradotti in simboli) di qualunque dimensione, come lo sguardo umano non avrebbe mai potuto fare. Fornivano quella visione d'insieme che sembrava essere indispensabile alla descrizione geografica⁴⁸.

47. L. STRASS, *Lo sguardo da lontano*, Torino, Einaudi, 1984

48. M.C. ZERBI, *Paesaggi della geografia*, Torino 1993, p.143.



22. Il regime dei campi chiusi e le sistemazioni a magolato in un particolare della Deposizione del Beato Angelico
(da E. SERENI, *Storia del paesaggio agrario in Italia*, Bari, Laterza 1956 pg.162)



23. Il paesaggio agrario dei campi chiusi entro la cerchia delle mura cittadine, da una pianta cinquecentesca di Bologna
(da E. SERENI, *Storia del paesaggio agrario in Italia*, Bari, Laterza 1956 pg.93)

Non è un caso, dunque, se E.Sereni, per accompagnare la sua descrizione del paesaggio agrario italiano, utilizza alternativamente pitture e mappe del territorio italiano realizzate nel tempo⁴⁹, evidenziando nello stesso tempo, con le immagini, ciò che E.Turri esprime a parole:

*Proprio consultando lo sterminato materiale raccolto nei nostri archivi si può capire perché il paesaggio italiano del passato fosse così straordinariamente costruito: alla base della sua bellezza c'era la passione per disegnarlo, rappresentarlo [...] passione che verrà meno, inevitabilmente, con l'imporsi della cartografia geodetica, puramente analogica, dell'Ottocento*⁵⁰.

Per Turri, dunque, la rappresentazione cartografica, zenitale, manca di passione, manca di partecipazione, pur essendo, come abbiamo detto, uno strumento indispensabile per cogliere la struttura complessiva del territorio.

In realtà questa mancanza di passione, che poi deriva chiaramente dal tentativo di dare una rappresentazione sempre più oggettiva e scientifica dello spazio, è caratteristica che la grafica zenitale assume nel tempo, con l'affinarsi delle tecniche di rilievo e con la progressiva codifica simbolica, e che sicuramente appartiene in minima misura alle prime rappresentazioni di questo genere.

Nelle mappe preistoriche così come nelle carte settecentesche c'è ancora un'alto grado di soggettività, che rende il disegno estremamente interpretativo: è il caso, ad esempio, dell'*Iconographia Campi Martii* di Piranesi in cui *si assiste ad una rappresentazione epica della battaglia ingaggiata dalla tipologia contro se stessa: la tipologia viene affermata come istanza di ordinamento superiore, ma la configurazione dei singoli tipi tende a distruggere il concetto medesimo [...] l'invenzione formale sembra enunciare il proprio primato [...]*⁵¹

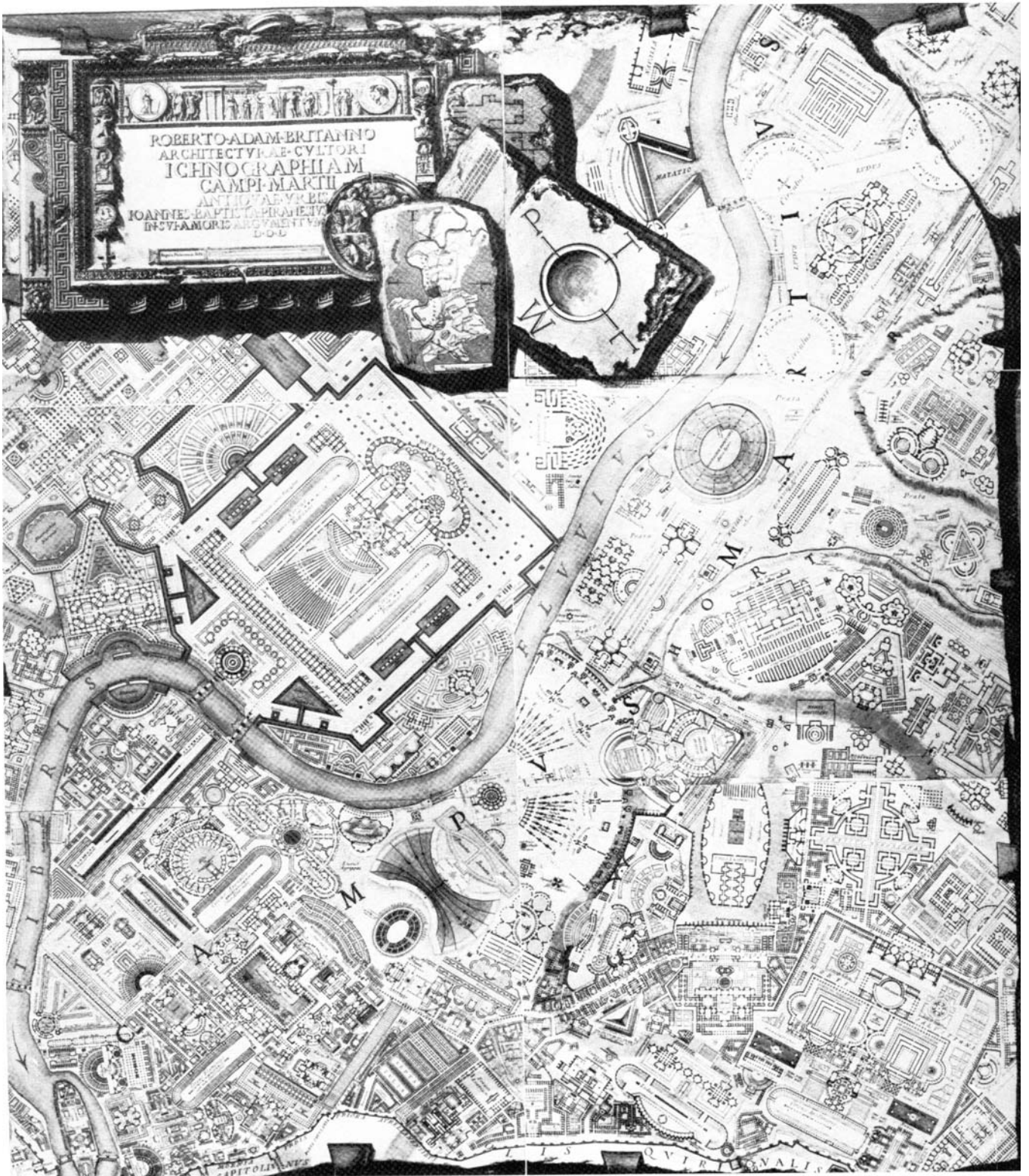
49. E. SERENI, *Storia del paesaggio agrario in Italia*, Bari, Laterza 1956

50. E. TURRI, *Il paesaggio come teatro*, Venezia, Marsilio 1998, p.86

51. M.TAFURI, *Progetto e Utopia*, Bari, Laterza, 1973 pg.17-18

24. G.B.PIRANESI, *Iconographia Campi Martii*

(da P.SICA, *Storia dell'urbanistica. Il Settecento*, Bari, Laterza 1992 pg.273)



52. Sul pensiero e le opere dei protagonisti di questi esperimenti cf. tra gli altri:

F. CARERI, *Walkscapes*, Barcellona, Gustavo Gill, 2001

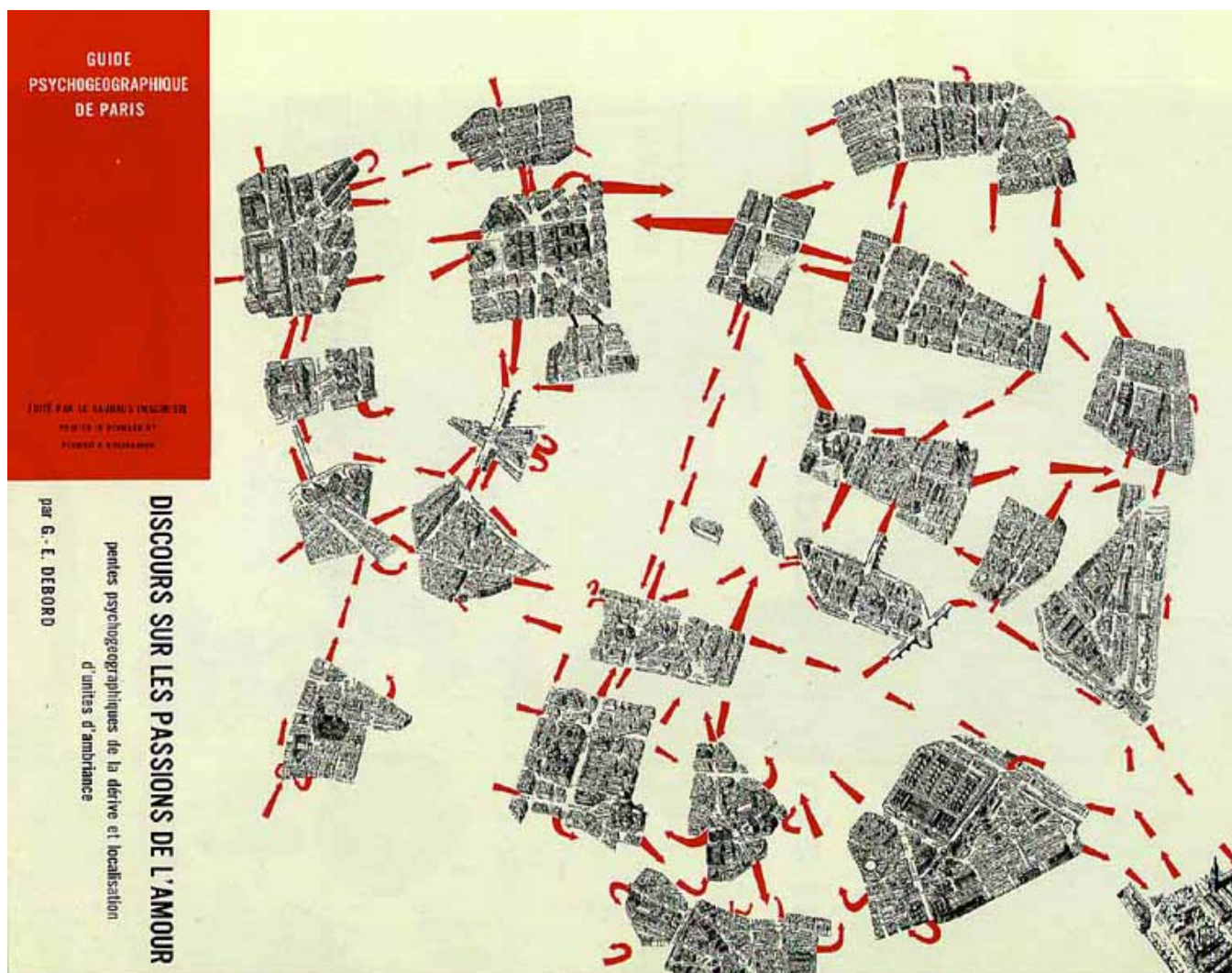
M. BANDINI, *L'estetico e il politico: Da Cobra all'Internazionale Situazionista 1948-1957*, Roma, Officina Ed., 1977

L. ANDREOTTI, X. COSTA, *Theory of the Dérive and other Situationist Writings on the City*, Macba/Actar, 1996

Gli esperimenti condotti dal movimento Situazionista in Francia negli anni cinquanta, rappresentano un tentativo di ricondurre la rappresentazione zenitale ad un grado di soggettività perso, che ben è sottolineato dal neologismo introdotto da G. Debord nella sua *Guide psychogéographique de Paris*.

Non è un caso che questa sperimentazione sia nata dalla ricerca di una lettura psicologica del paesaggio urbano, dal tentativo di rappresentare l'esperienza della *deriva* nella città: il vagare senza meta come strumento rivoluzionario per riappropriarsi dello spazio e del tempo in maniera spontanea, eludendo così le regole del sistema borghese⁵².

25. G. DEBORD, *Guide psychogéographique de Paris*, 1957



26. G. DEBORD, *The naked city*, 1957



Se i Situazionisti, nelle loro esplorazioni, si concentrano in particolare sulla città ed utilizzano principalmente la cartografia e il collage come strumenti di rappresentazione delle proprie analisi, all'inverso i rappresentanti della Land Art inglese, da R.Long a H.Fulton, fanno della natura incontaminata il loro territorio di azione, e della fotografia il loro strumento di rappresentazione⁵³.

27. H. FULTON, *Standing coyote*, 1981



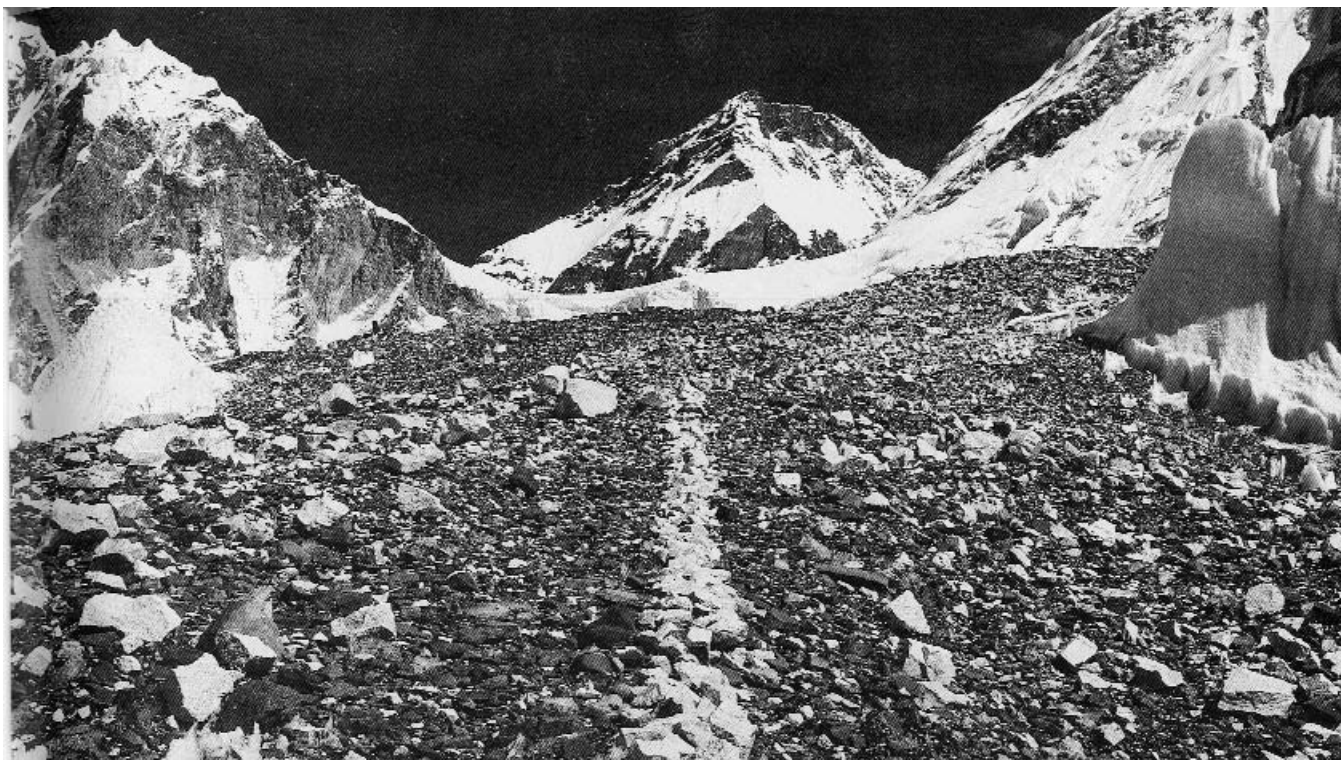
53. Sul movimento artistico della Land Art cf, tra gli altri:

F.CARERI, *Walkscapes*, Barcellona, Gustavo Gill, 2001

S.BANN, *Arte nel paesaggio, scenari della Land Art contemporanea*, in: Lotus n.52, 1987

J. BEARDSLEY, *Earthworks & beyond: contemporary art in the landscape*, Parigi 1984

AA.VV., *Robert Smithson - Le paysage entropique*, Marsiglia 1994



28. R. LONG, *A line in the Himalayas*, 1975

Sia le sperimentazioni rivoluzionarie Situazioniste che le azioni artistiche dei Land Artists (compreso R. Smithson, con il suo *The Monuments of Passaic*, rivolto all'esplorazione dei territori della periferia urbana americana) sono comunque riferibili le prime alla ricerca di un nuovo senso da attribuire al territorio urbano, le seconde alla celebrazione del Mito della Madre Terra, della natura incontaminata.

In nessuno dei due casi, quindi, la ricerca viene incentrata sul tema, che invece pare fondamentale, del paesaggio nel complesso, come indissolubile unione e sintesi di natura e cultura, per il quale è necessaria una sperimentazione che vada al di là del dato soggettivo, psicologico o artistico, per cogliere la struttura dell'oggetto esplorato e che nello stesso tempo sia capace di dare senso estetico all'evidenza fisica.

Nel caso delle derive Situazioniste, inoltre, il viaggio non nasce come successione organizzata di partenza e arrivo, non trova un percorso definito, un tracciato, ma piuttosto fa della *deriva*, appunto, della mancanza di meta, di tragitto e quindi di regola uno dei suoi

punti di forza. La sperimentazione degli spazi attraverso il movimento avviene in modo spontaneo, casuale, proprio perché incentrato più sulla ricerca sul soggetto dell'azione che sull'oggetto.

Le operazioni dei Land Artists, d'altra parte, sono incentrate esclusivamente sulla sperimentazione dell'azione come forma d'arte e quindi come atto di trasformazione, seppure momentanea, del paesaggio, e sulla celebrazione della Natura. Non c'è un interesse investigativo al di là della ricerca estetico-artistica e quindi, anche in questo caso, non c'è necessità di trovare un sistema, una regola che permetta, ad esempio, il confronto tra realtà differenti.

Il tentativo che si vuole sperimentare, invece, è proprio quello di applicare alla ricerca sul paesaggio quelli che mi sembrano essere i caratteri propri dell'architettura: da una parte l'oggettività, che nel campo dell'edilizia attiene alla funzione e alla struttura e che qui ha lo scopo piuttosto di garantire che il paesaggio rimanga soggetto vero della ricerca, dall'altra la capacità interpretativa, che attiene al campo della ricerca estetica, artistica e, volendo, psicologica e che è necessaria per tradurre l'analisi e la comprensione del territorio in prassi architettonica sul paesaggio, passando per la definizione e l'individuazione dei suoi nuovi caratteri costitutivi.

Il movimento nel paesaggio deve quindi avvenire attraverso un viaggio 'regolato', un viaggio che possa creare un percorso significativo, una regola che dia senso 'scientifico' e comparativo alla ricerca.

Allo stesso tempo la rappresentazione dell'esperienza vissuta deve trovare dei metodi di rappresentazione che ne evidenzino sia i contenuti più oggettivi che quelli percettivo-estetici.

A questo proposito mi riferisco ancora una volta a S. Boeri⁵⁴ quando afferma:

Le tecniche di rappresentazione e gli strumenti di modificazione del territorio fisico registrano da molto tempo uno stato di instabilità cronica del loro vocabolario, che si è quasi del tutto logorato.

Boeri afferma poi che la rappresentazione zenitale è incompleta, sia per il suo

54. S. BOERI, *Atlanti eclettici*, in: *Daidalos* n.69/70, gennaio 1999

carattere bidimensionale che per la distanza che crea tra osservatore e territorio, e gli esperimenti che egli riconduce alla creazione dei cosiddetti *atlanti eclettici* sono appunto dei tentativi di utilizzare nuove tecniche di rappresentazione: le carte della metropolitana di Parigi che mostrano le intensità di flusso e percorrenza attraverso il montaggio dei punti in cui gli utenti di tutte le stazioni posano il dito (Paola di Bello, 1998, *La disparition*); la visione zenitale obliqua delle foto aeree di Copenaghen che propone una tridimensionalità aggiunta (C.J. Christiansen, *Monument and Niche*, 1985); la ricerca su *sei porzioni di paesaggio italiano* di 50x15 km realizzata dallo stesso Boeri, assieme a G. Basilico nel 1998.

In queste ricerche si ritrova un'organizzazione, una regola nella mappatura che ne garantisce un certo grado di scientificità, e allo stesso tempo vi si propongono interpretazioni e metodi di rappresentazione altri rispetto alla cartografia tradizionale: il lavoro della Di Bello cerca di raccontare dei flussi attraverso uno strumento statico, la mappa, che comunque porta i segni 'vissuti' del movimento, mentre Christiansen propone una visione insolita, zenitale ma obliqua, dei volumi che costituiscono il tessuto urbano, suggerendo le potenzialità interpretative di uno strumento che affianca, anzi, meglio, sovrappone il punto di vista planimetrico con quello prospettico-assonometrico.

Le foto di Basilico sono il racconto di un viaggio lungo l'infrastruttura stradale attraverso il paesaggio urbano italiano, intrapreso con il preciso scopo di *riscoprire il paesaggio urbano che ci circonda e suggerire la sperimentazione di nuove modalità di visione dello spazio abitato*⁵⁵ e il testo introduttivo di Boeri non è nient'altro che la trasposizione in parole, l'interpretazione di queste immagini.

55. G. BASILICO, S. BOERI, *Sezioni del paesaggio italiano*, Udine, Art& 1997 p.9

56. D. APPLEYARD, K. LYNCH, J.R. MYER, *The view from the road*, Boston, MIT, 1964

Un'ampia sintesi del testo, mai tradotto in italiano, si trova in: *Il paesaggio delle freeway*, Lotus Navigator n.7, 2003

In questo lavoro sono utilizzati, in fondo, i tre concetti chiave per la lettura del territorio proposti da Appleyard, Lynch e Myer in *The view from the road*⁵⁶: l'infrastruttura come tracciato, percorso di esplorazione del paesaggio; l'immagine percettiva come strumento di analisi; la lettura sequenziale come elemento regolatore e come mezzo per comprendere la struttura complessiva dei luoghi.

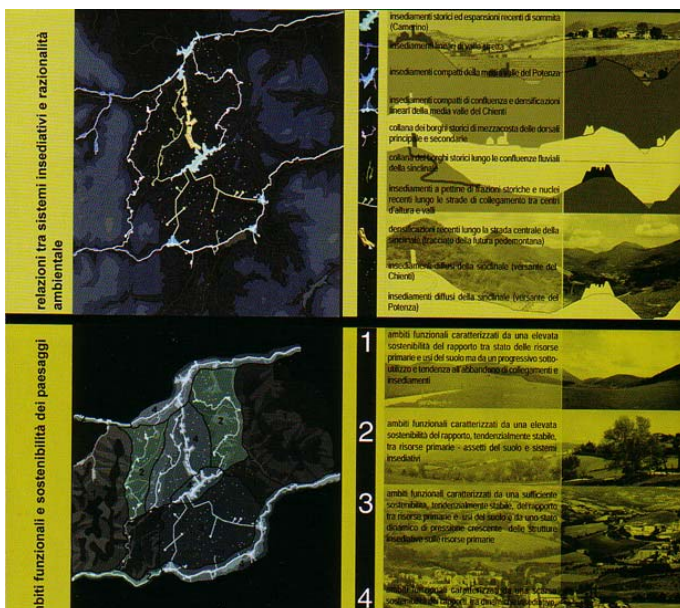
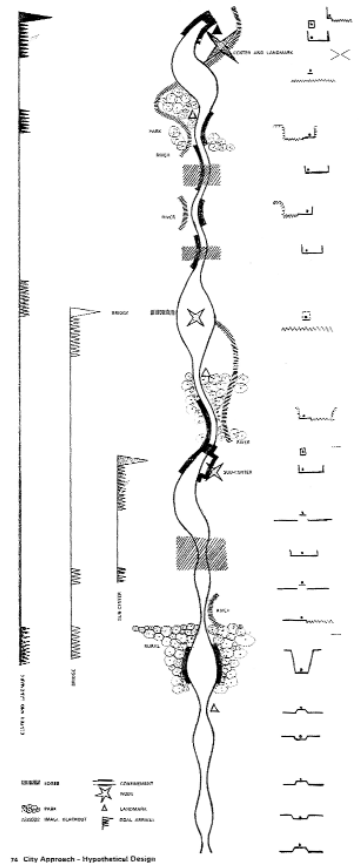
Accanto alla fotografia i tre studiosi americani propongono come strumenti di rappresentazione dei 'paesaggi autostradali' numerosi schizzi ed una cartografia simbolica

rivoluzionaria, in cui i segni rappresentano le sequenze, le variazioni e le modalità di percezione del soggetto che osserva.

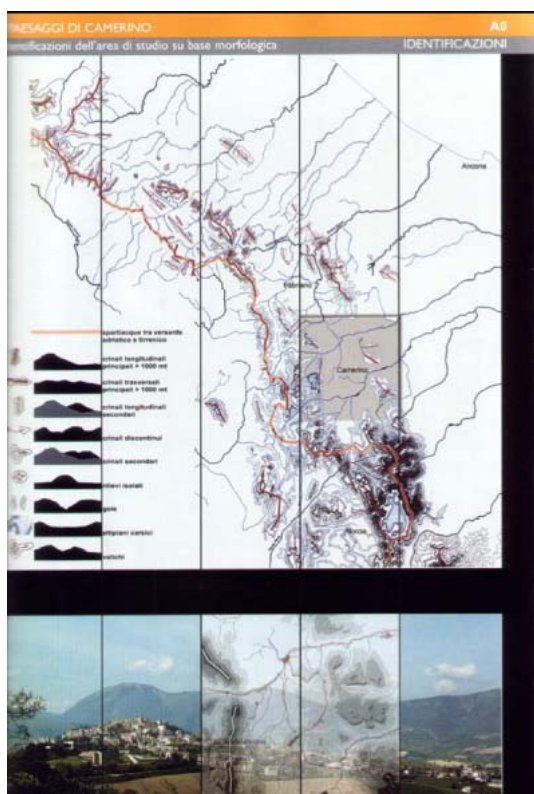
Si crea così un paesaggio 'percettivo' estremamente interessante, ma totalmente stravolto nelle sue strutture oggettive, un po' come già avevamo notato nelle operazioni artistiche dei Situazionisti.

Le ricerche 'tradizionali' sul paesaggio, quelle urbanistico-architettoniche istituzionali, continuano ad avere nella carta zenitale, magari tematizzata, il loro principale strumento di rappresentazione, pur affiancandole spesso la fotografia o le immagini satellitari. Questo perché, come già detto, è indubbia la necessità sia di uno sguardo alla dimensione territoriale dei fenomeni fisici che investono il paesaggio, sia di una a-soggettività che garantisca al paesaggio stesso il ruolo di soggetto principe dell'analisi.

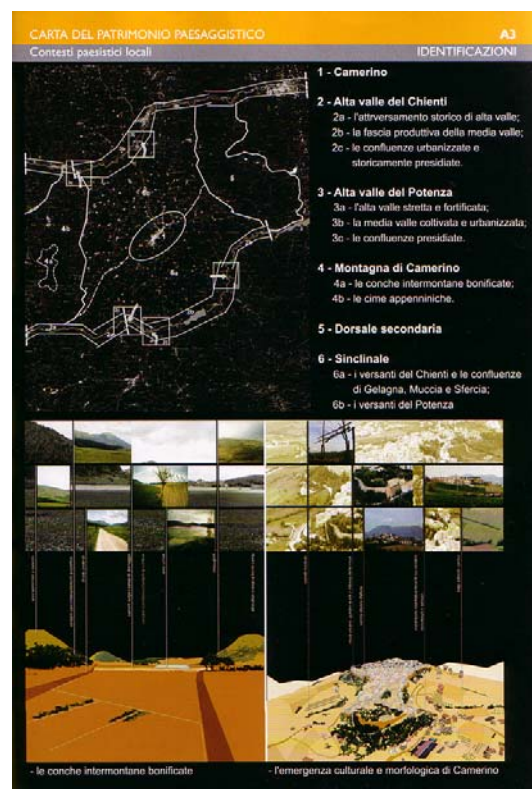
Spesso però questo metodo 'tradizionale' rivela un'incapacità ad accogliere e segnalare il senso profondo e complessivo, la passione e la partecipazione di cui parla Turri.



29. Ricerca ISU sul territorio di Camerino (2002)
 (da A.CLEMENTI (a cura di), *Interpretazioni di paesaggio*, Roma, Meltemi 2002 p.328
30. APPLEYARD, LYNCH E MYER, *The view from the road*, Boston, MIT 1964



31. Ricerca ISU sul territorio di Camerino (2002)
(da A.CLEMENTI (a cura di), *Interpretazioni di paesaggio*, Roma, Meltemi 2002 p.321



32. Ricerca ISU sul territorio di Camerino (2002)
(da A.CLEMENTI (a cura di), *Interpretazioni di paesaggio*, Roma, Meltemi 2002 p.329

Uno sguardo zenitale e sinottico che negli anni sessanta ha trovato nelle traduzioni disciplinari delle teorie strutturaliste un importante apparato di supporto, che ha costruito la sua fortuna sul modello dominante della rappresentazione topografica e che nella sua pretesa di esaustività e di oggettività ha elevato a legge le principali opposizioni binarie 'suggerite' dalla topografia territoriale: città-campagna, centro-periferia, spazio pubblico - spazio privato...sono risultate palesemente incapaci di rappresentare e di descrivere i paesaggi contemporanei [...].⁵⁷

57. G. BASILICO, S. BOERI, *Sezioni del paesaggio italiano*, Udine, Art& 1997 p. 22

Nel tentativo di dare del paesaggio una rappresentazione che sia allo stesso tempo oggettiva e interpretativa, sembra quindi necessario trovare un nuovo strumento grafico che abbia in sé entrambi i caratteri e che quindi non può prescindere dall'uso della carta zenitale, ma le deve affiancare e forse, ancora meglio, sovrapporre altri metodi.

La fotografia appare uno degli strumenti più utilizzati nelle sperimentazioni di cui abbiamo parlato, probabilmente perché, come bene ha chiarito R.Barthes⁵⁸, mentre la pittura ed il disegno si basano su una *organizzazione della scena, su una trasformazione dell'oggetto*, nella foto c'è solo *una riduzione dell'oggetto, non trasformazione*.

Allo stesso tempo egli afferma che la fotografia è *messaggera di morte*, perché fissando un solo momento ed una data angolatura del paesaggio ne annulla la vita e la trasformazione. Queste potrebbero essere colte solo attraverso un continuo e costante fotografare gli stessi paesaggi nel tempo.

Il fatto di fissare un solo momento ed una data angolatura crea un problema aggiunto, qualora si volesse usare lo strumento fotografico per rappresentare un viaggio nel paesaggio: esso impone infatti una scelta immediata della 'sezione' da fotografare, non offre l'importante possibilità di 'ri-sperimentazione' dell'intero percorso per una scelta dei tratti più rappresentativi di analisi successiva e più consapevole.

La ripresa-video, invece, risulta lo strumento più adatto a mediare il passaggio da un'esperienza in movimento ad una rappresentazione, anche statica, di questa esperienza e quindi più adatto a fornire materiale per la creazione della cartografia che racconti il viaggio attraverso i nuovi paesaggi ferroviari europei.

58. R. BARTHES, *La camera chiara*, Torino, Einaudi, 1980

In viaggio

Il viaggio come strumento di conoscenza, come condizione necessaria alla natura umana per soddisfare la sua propria curiosità è tema antico.

Elemento fondante dei poemi Omerici, si ritrova nella Bibbia, legato alle figure di Caino e Abele, l'uno sedentario e l'altro nomade, nel Corano e nel Vangelo. Passando attraverso la cultura romana e i manoscritti medievali sui pellegrinaggi, si perpetua sino a Stendhal ed oltre, con *The road to Oxiana* di R.Byron ed i lavori, tutti, del suo discepolo, B.Chatwin.

Quest'ultimo, ne *la via dei Canti* costruisce una vera e propria elegia del viaggio, creando intrecci e sovrapposizioni tra il fascino del nomadismo e della sua cultura, e l'anelito verso il movimento e la scoperta che appartiene alle culture 'stanziali'⁵⁹.

Già in *The road to Oxiana*⁶⁰ il viaggio era strumento, nervatura, struttura organizzante di un racconto fondamentalmente "architettonico" della cultura persiana e degli strabilianti monumenti-edifici che in quel territorio le popolazioni (nomadi) avevano costruito, trasformandolo così in paesaggio. Il racconto è corredato da un gran numero di fotografie scattate dallo stesso Byron, i cui negativi sono oggi conservati alla Conway Library del Courtauld Institute of Art di Londra.

La connessione tra lettura del paesaggio e viaggio viene evidenziata poi da I.Calvino, che ne *Il viandante nella mappa*⁶¹ sostiene che la mappa geografica, malgrado sia oggetto statico, presuppone un'idea narrativa, è concepita in funzione di un itinerario, è il *memorandum delle tappe, del tracciato e dei percorsi*.

Proprio questo è il tema che sembra, come già detto prima, necessario sperimentare 'praticamente': quanto nei nuovi paesaggi europei questa corrispondenza tra viaggio e cartografia è ancora leggibile? Può essere il viaggio ancora uno strumento per produrre nuove mappe di paesaggio?

59. Lo stesso titolo rimanda alla tradizione nomade degli aborigeni australiani, ma alla loro storia si alterna, si sovrappone, appunto, una serie di citazioni e pensieri sparsi dell'autore come, ad esempio, *La nostra natura consiste nel movimento. La quiete assoluta è la morte. Pascal*, che rimandano alla componente 'nomade' dell'uomo occidentale e 'stanziale'.

60. R. BYRON, *The road to Oxiana*, London, Macmillan & Co, trad.it. *La via per l'Oxiana*, Adelphi, Milano 1993

61. I.CALVINO, *Il viandante nella mappa* in: *Collezione di sabbia*, Milano, Palomar/Mondadori, 1984

In connessione al tema della dispersione urbana, dell'ipercittà, della surmodernità, e quindi dei nuovi paesaggi europei, il tema del viaggio è stato affrontato in maniera differente.

Marc Augè lo definisce *somma dei luoghi, negazione del luogo*, sottolineando che esso costruisce un rapporto fittizio fra sguardo e paesaggio e che lo spazio del viaggiatore è l'archetipo del *non luogo*, poiché, come nel caso delle autostrade francesi, esso *evita, per necessità funzionale, tutti i luoghi importanti cui si avvicina, ma li commenta*.

Il treno, *dal canto suo, era più indiscreto e lo resta ancora*, soprattutto per la sua caratteristica di visione dal retro, anche se, l'alta velocità impedisce oggi persino di leggere il nome delle stazioni⁶².

La globalizzazione dei luoghi è causa poi, secondo Augè, della trasformazione da viaggiatore a passeggero, e l'avvento del treno ad alta velocità ha modificato l'architettura e l'economia d'insieme delle stazioni, che vengono oggi collocate lontano dalla città, negandone persino una fugace vista⁶³.

Quella che manca, dunque, secondo Augè, è in buona sostanza la possibilità di un'esperienza diretta e concreta del luogo, dei suoi significati e delle sue strutture costitutive, forse, però, intese in senso più sociale e simbolico che fisico-estetico.

62. M. AUGÈ, *Non luoghi. Introduzione ad una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 2002 - p. 80 e segg.

63. M. AUGÈ, *Da viaggiatore a passeggero*, in: *Ottagono* 132, 1999

64. E. TURRI, *Il paesaggio e il silenzio*, Venezia, Marsilio, 2004 - p. 120 *così il viaggiare dal finestrino di un treno, di un'auto o di un aereo, ci mostra il mondo come organizzazione di segni o come spettacolo, dato che - in certa misura - siamo avulsi, estranei ad esso. Il viaggiare di un tempo, l'andare a piedi, comporta un rapporto diretto e continuo con la realtà.....*

65. L. STRASS, *Lo sguardo da lontano*, Torino, Einaudi, 1984

66. E. TURRI, *op.cit.* - p.121

Eugenio Turri, invece, se da un lato sottolinea ugualmente la componente di distacco che caratterizza il viaggio in treno⁶⁴, paragonandolo alla maggiore esperienza della realtà fornita da un viaggio a piedi, dall'altro coglie il valore della visione più allargata che esso fornisce.

Egli assimila la differenza tra i due modi di osservazione alla differenza tra *visione da vicino* e *visione da lontano* nel senso individuato da Levi Strauss⁶⁵, concludendo che *viaggiare è, a parte ciò, una condizione ideale al tempo stesso per vivere e capire o, come intendevano i filosofi greci, il modo per passare dalla theoria (osservazione) alla sophia (saggezza, conoscenza)*⁶⁶.

Marco Biraghi, infine, sostenendo che *siamo in viaggio in quanto siamo abitanti su questa terra e sempre più abbiamo luogo nel viaggio*, vede nella realtà contemporanea un sempre maggiore ibridarsi tra la perfetta staticità del *bauen* e la perfetta nomadicità del *wanderleben*, suggerendo che *se è proprio viaggiando che la distanza si è consumata, è altrettanto viaggiando che si può cercarvi rimedio*, cogliendone il *genius itineris* che, a

sostituzione del più conosciuto *genius locis*, può portarci ad una comprensione più intuitiva e reattiva dei luoghi e dei paesaggi attraversati⁶⁷.

All'interno di questo dibattito non può mancare un accenno alle pratiche di 'movimento' intraprese dai Dada prima e dai Surrealisti poi, dalle quali nasce la teoria situazionista della *dérive*, di cui abbiamo già parlato in precedenza e che sicuramente, anche se con un'attenzione principalmente concentrata sul dato psicologico del soggetto piuttosto che sulla struttura dell'oggetto paesaggio, è un tentativo di avvicinarsi alla città, di sperimentarla attraverso il movimento.

Molte delle ricerche sul paesaggio intraprese negli ultimi anni, di cui ha parlato già nel capitolo precedente, hanno utilizzato il viaggio come strumento di conoscenza, dandogli quella 'regola' che mancava alle 'derive' Situazioniste.

Le analisi percettive di Lynch si basano su percorsi autostradali non casuali, così come una scelta chiara è alla base della scelta delle *sezioni di paesaggio* analizzate da Boeri e Basilico.

Allo stesso modo questa ricerca trova nei tracciati ferroviari europei interessati da progetti dell'alta velocità la propria ossatura organizzativa.

67. M. BIRAGHI, *Il genio del viaggio*, in: *Casabella* n. 695-696, 1999



33. V. VAN GOGH, *paesaggio a Montmajour con treno*, 1888
(da G. CREPALDI, *In treno tra arte e letteratura*, Milano, Electa Mondadori, 2003
pg.70)

La rete ferroviaria ad alta velocità è oggi un sistema di infrastrutturazione e misurazione del paesaggio europeo confrontabile con le grandi opere dei romani o con le vie di pellegrinaggio e transumanza del passato che, ancora oggi, segnano e caratterizzano il territorio e che sono state, ed in alcuni casi sono tuttora, percorsi privilegiati di percezione e osservazione del paesaggio.

Il suo potenziamento è uno degli obiettivi prioritari del progetto Comunitario

Trans-European Transport Network, approvato dalla Commissione Europea nel 1996 e successivamente rivisto nel 2001, con lo scopo dichiarato di *accelerare la creazione di un mercato interno, collegare le regioni periferiche al cuore dell'Unione e aprire l'Europa alle nazioni vicine* proprio attraverso l'implementazione della rete infrastrutturale europea⁶⁸.

Il fatto che gran parte del progetto inclusi nel Ten-T si riferisca a linee ferroviarie dimostra che la ferrovia, pur essendo il più anziano dei mezzi di trasporto moderni, continua ad avere un ruolo centrale nella costituzione di un sistema connettivo territoriale.

D'altronde già nel 1841, all'interno del dibattito acceso che seguì la creazione delle prime tratte ferroviarie - e che vide contrapposte *le espressioni di entusiasmo, di orgogliosa affermazione delle potenzialità tecniche ed economiche della nuova scoperta* con *le espressioni di forte timore, di angoscia per le dimensioni nuove dell'esperienza (e in particolare quelle del tempo e dello spazio) che il nuovo mezzo portava con sé*⁶⁹ - V.Hugo, nelle pagine conclusive del libro di viaggio sul Reno, sostenne che per *cancellare i confini degli Stati e delle intelligenze* c'era bisogno di due fattori, che il mondo già possedeva: *il primo è la ferrovia, il secondo la lingua francese*⁷⁰.

Il 'racconto' dell'avventura ferroviaria che si dipana attraverso le pagine della letteratura e dell'arte dall'Ottocento a oggi, e che trova spazio anche nel mondo del cinema⁷¹, è un continuo alternarsi, a prescindere dal giudizio positivo o negativo che si attribuisca di volta in volta all'innovazione, di due temi fondamentali: da una parte quello della nuova percezione che dal treno si riesce ad avere dei paesaggi attraversati, dall'altra quello delle trasformazioni che la ferrovia impone al territorio e al *modus vivendi* dell'uomo.

E non vi è dubbio che entrambi questi temi siano di profondo interesse dal punto di vista architettonico, ma in modo particolare interessa la possibilità di affiancare le due esperienze, in un continuo confronto tra la visione cinematica del paesaggio dal treno e la visione del tracciato ferroviario nel territorio, alla ricerca di una comprensione dei processi di interazione tra l'infrastruttura e il paesaggio che serva da percorso interpretativo dei sistemi paesistici contemporanei.

Da questo punto di vista è illuminante il racconto di I.Svevo *Corto viaggio sentimentale*, in cui l'autore segue il signor Aghios in un viaggio di affari fatto in treno da Milano a Trieste,

68. Tutte le informazioni che vengono date in questa relazione circa il progetto derivano da una pubblicazione informativa della Comunità Europea *Ten-T priority project*, Luxemburg, Office for Official Publications of The European Communities, 2002

69. R.CESERANI, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Torino, Bollati Boringhieri, 2002

70. V.HUGO, *Le Rhin. Lettres à un ami*, in: *Ouvres complètes*, Le Rhin, Parigi, 1906

71. Per questo argomento cf:

R.CESERANI, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Torino, Bollati Boringhieri, 2002

W. SCHIVELBUSCH, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino 1988

R.SCANAROTTI, *Treno e cinema, percorsi paralleli*, Genova, Le Mani, 1997

G. CREPALDI, *In treno tra arte e letteratura*, Milano, Electa Mondadori, 2003

attivando un meccanismo grazie al quale il racconto del paesaggio visto attraverso il finestrino ha un rapporto diretto con le riflessioni personali ed intime del protagonista.

Ad un certo punto una bimba che si trova nella stessa carrozza esprime il desiderio di *veder*, e il signor Aghios le cede il posto accanto al finestrino. Ma la piccola non è soddisfatta e continua a ripetere che *voria veder* e quando i genitori le chiedono *Ma cos'ti vol veder?* lei risponde piangendo *No vedo el tren*.

E il protagonista *fu commosso. Egli solo sentiva e sapeva il dolore di non poter vedere se stesso come viaggiava. Il piacere del viaggio sarebbe tutt'altro se si avesse potuto vedere il grande treno con la sua macchina come precedeva traverso alla campagna, come un serpente veloce e silenzioso. Vedere la campagna, il treno e se stessi nello stesso tempo. Quello sarebbe stato il vero viaggio*⁷².

L'operazione che si compie quando si decide di assumere la rete ferroviaria come ossatura organizzativa di questa ricerca è, in definitiva, la stessa compiuta da E. Zola nel romanzo *La bête humaine: una grande stazione in cui s'incroceranno dieci strade, e per ogni binario correrà un episodio, e si riannoderanno tutti alla stazione principale, e tutto il romanzo avrà il colore dei luoghi*.⁷³

In un momento in cui è alto l'interesse per il rapporto che si viene instaurando tra le reti infrastrutturali ed il territorio, per la profonda trasformazione fisica che le prime impongono al secondo, sia fuori dal contesto urbano che al suo interno, una ricerca sul paesaggio contemporaneo non solo non può prescindere dal tenerne in considerazione l'infrastruttura come elemento costitutivo, ma deve provare a sperimentarne effettivamente il ruolo.

Ciò vuol dire, appunto, non solo analizzarne i caratteri di elemento trasformatore, ma anche e soprattutto le possibilità di racconto del paesaggio che oggi ci sono messe a disposizione, e che spesso vengono utilizzate con cadenza quasi giornaliera da quella moltitudine di *passaggeri* di cui parla Augè nel dare definizione all'*antropologia della surmodernità*⁷⁴ contemporanea.

Sicuramente, infatti, il treno offre un metodo e una condizione di percezione e osservazione del paesaggio del tutto particolare:

72. Citato in: R.CESERANI, *op.cit.*, p.202 e segg.

73. Così E.De Amicis descrive le volontà dello scrittore francese in un brano riportato in: R.CESERANI, *op.cit.*, p.111

74. M.AUGÈ, *op.cit.*

In primis per il suo carattere lineare, che consente l'attraversamento e l'esperienza di diverse zone omogenee di paesaggio, così come accade per le infrastrutture viarie, così come già notava nel 1916 F.T.Marinetti in uno dei testi alla base dell'idea Futurista:

*Sentieri tortuosi, strade che seguono l'indolenza dei fiumi e girano lungo le schiene e i ventri diseguali delle montagne, ecco le leggi della terra. Mai linea retta; sempre arabeschi e zigzag. La velocità dà finalmente alla vita umana uno dei caratteri della divinità: la linea retta.(...) Imitiamo il treno e l'automobile che impongono a tutto ciò che esiste lungo la strada di correre con velocità identica in senso inverso, e destano in tutto ciò che esiste lungo la strada lo spirito di contraddizione, cioè la vita. La velocità del treno costringe il paesaggio attraversato a dividersi in due paesaggi giranti in senso inverso alla sua direzione.*⁷⁵

34. U.BOCCIONI, *Treno che passa*, 1908

(da G. CREPALDI, *In treno tra arte e letteratura*, Milano, Electa Mondadori, 2003 pg.70)



Il tema della velocità e del movimento, proposta dai Futuristi come soggetto centrale e scommessa formale dell'arte moderna, era già stato trattato, tra gli altri, da V.Hugo nel 1837:

*I fiori ai bordi del campo non sono più dei fiori, sono invece delle macchie o meglio dei raggi rossi o bianchi; non ci sono più punti, ma solo dei raggi; ...i borghi, i campanili e gli alberi danzano e si mescolano follemente all'orizzonte.*⁷⁶

75. F.T.MARINETTI, *Teoria e invenzione futurista*, a cura di L.De Maria, Milano 1983 p.130 e 135

76. Citato in: R.CESERANI, *op.cit.*, p.79 e segg.

77. Cf. paragrafo in viaggio.

La sensibilità pittorica di questo passo anticipa alcune esperienze figurative degli anni successivi, come quella di W. Turner nel quadro *Rain, Steam and steel*, nel quale si sperimentavano gli effetti percettivi della velocità e del finestrino, e nello stesso tempo racconta della particolare *visione da lontano* che offre il treno: gli oggetti troppo vicini al suo tracciato spariscono, deformati dalla velocità, mentre il movimento da vita al paesaggio più distante, instaurando tra spettatore e paesaggio un rapporto continuo e lineare dal quale, come nota E. Turri, è più facile cogliere la struttura complessiva del paesaggio⁷⁷.

35. J.M.W. TURNER, *Pioggia, vapore e velocità, la grande ferrovia occidentale*, 1844

(da G. CREPALDI, *In treno tra arte e letteratura*, Milano, Electa Mondadori, 2003 pg.66)

36. S. DELAUNAY, *La prosa del Transiberiano e della piccola Giovanna di Francia di Blaise Cendrars*, 1913

(da G. CREPALDI, *In treno tra arte e letteratura*, Milano, Electa Mondadori, 2003 pg.55)

Un'altra caratteristica dell'infrastruttura ferroviaria come particolare mezzo di sperimentazione del paesaggio è quella del ritmo: imposto, costante ed indifferente a ciò che si attraversa - a differenza della strada, sulla quale, se qualcosa colpisce la nostra attenzione, possiamo decidere di rallentare o addirittura fermarci - esso permette di creare un particolare rapporto tra spazio e tempo, un sistema di misurazione quadridimensionale del paesaggio, grazie al quale, ad esempio Sherlock Holmes è in grado di 'scoprire' a quale velocità sta andando il treno semplicemente osservando che *i pali del telegrafo su questa linea sono collocati a sessanta iarde l'uno dall'altro; il calcolo è facilissimo*.







37. CHEMICAL BROTHERS, *Star Guitar*, 2002

Il ritmo del treno fu trasformato in immagini dalla pittrice astrattista ucraina Sonia Delaunay nel 1913, nel lavoro *La prosa del Transiberiano e della piccola Giovanna di Francia* in cui la sua sequenza di immagini si affianca ai testi dello scrittore francese Blaise Cendrars che riportano i racconti dei viaggi in treno ascoltati nelle serate parigine.

Un altro interessantissimo esperimento in questo senso è costituito dal video *Star Guitar* dei Chemical Brothers, in cui è proprio il ritmo musicale a 'generare' il paesaggio esterno, e dove l'uso del punto di vista del finestrino di un treno permette di affiancare alla velocità costante ed 'indifferente' del mezzo di trasporto, le diverse velocità degli oggetti che popolano il paesaggio attraversato, evidentemente costituito artificialmente in una successione, però, di quelli che sono effettivamente gli elementi caratterizzanti del paesaggio contemporaneo.

L'alta velocità, poi, impone una 'indifferenza' al territorio circostante ancora maggiore di una qualsiasi rete ferroviaria. L'infrastruttura non segue la morfologia del terreno, anzi, spesso la modifica, la modella per adeguarla alle proprie necessità.

Anche il ritmo diventa ancor più indifferente al paesaggio circostante: basti pensare a quanti centri abitati, anche di una certa dimensione, un treno ad alta velocità attraversa senza fermarsi e spesso senza nemmeno rallentare la propria corsa.

Questo rende il percorso ancora più indifferente all'intorno, estraniando, in un certo senso, rispetto al paesaggio *hic et nunc*⁷⁸, ma rendendo possibile una visione del paesaggio-territorio e dell'intreccio di azioni naturali e antropiche che lo hanno costituito.

Un altro carattere che distingue la ferrovia, soprattutto nell'ambito urbanizzato, è quello di fornire una 'vista dal retro' che, come abbiamo già visto, è sottolineato anche da Augè.

Le linee ferroviarie, infatti, raramente vengono considerate punti di accesso rappresentativi alla città, ma anzi spesso offrono la visione del retro delle cose e degli edifici, subendo meno così, forse, quella "falsificazione" di cui parla E. Turri:

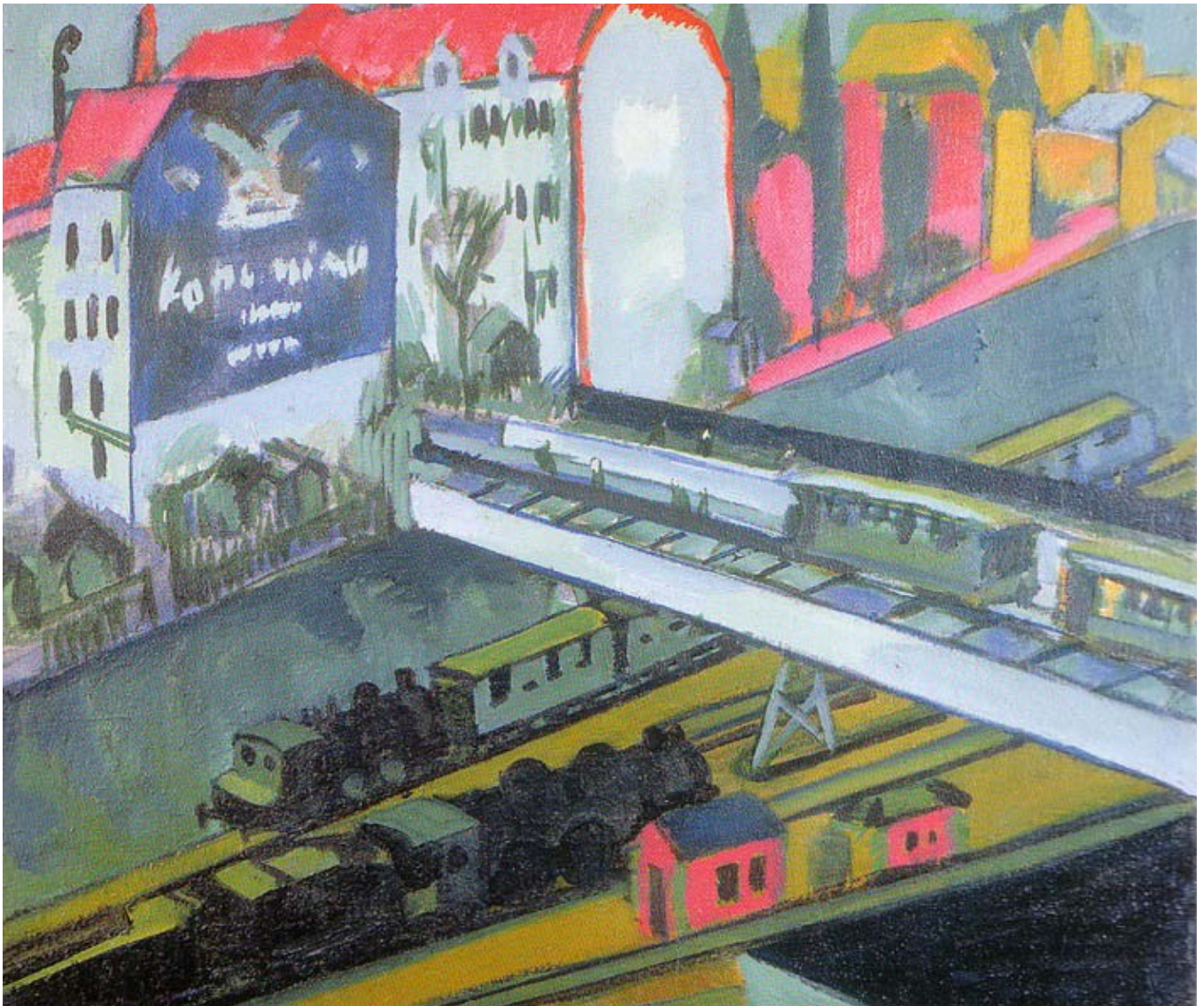
Con il paesaggio si può mentire...allestendolo come un palcoscenico destinato a raccontare teatralmente ciò che la società ritiene giusto e opportuno.....Un esempio di non visibilità ricercato come mimetismo è offerto dalla Cappadocia dove i monasteri bizantini sono stati ricavati nelle forme gugliate preparate dalla natura; e più invisibile ancora è la

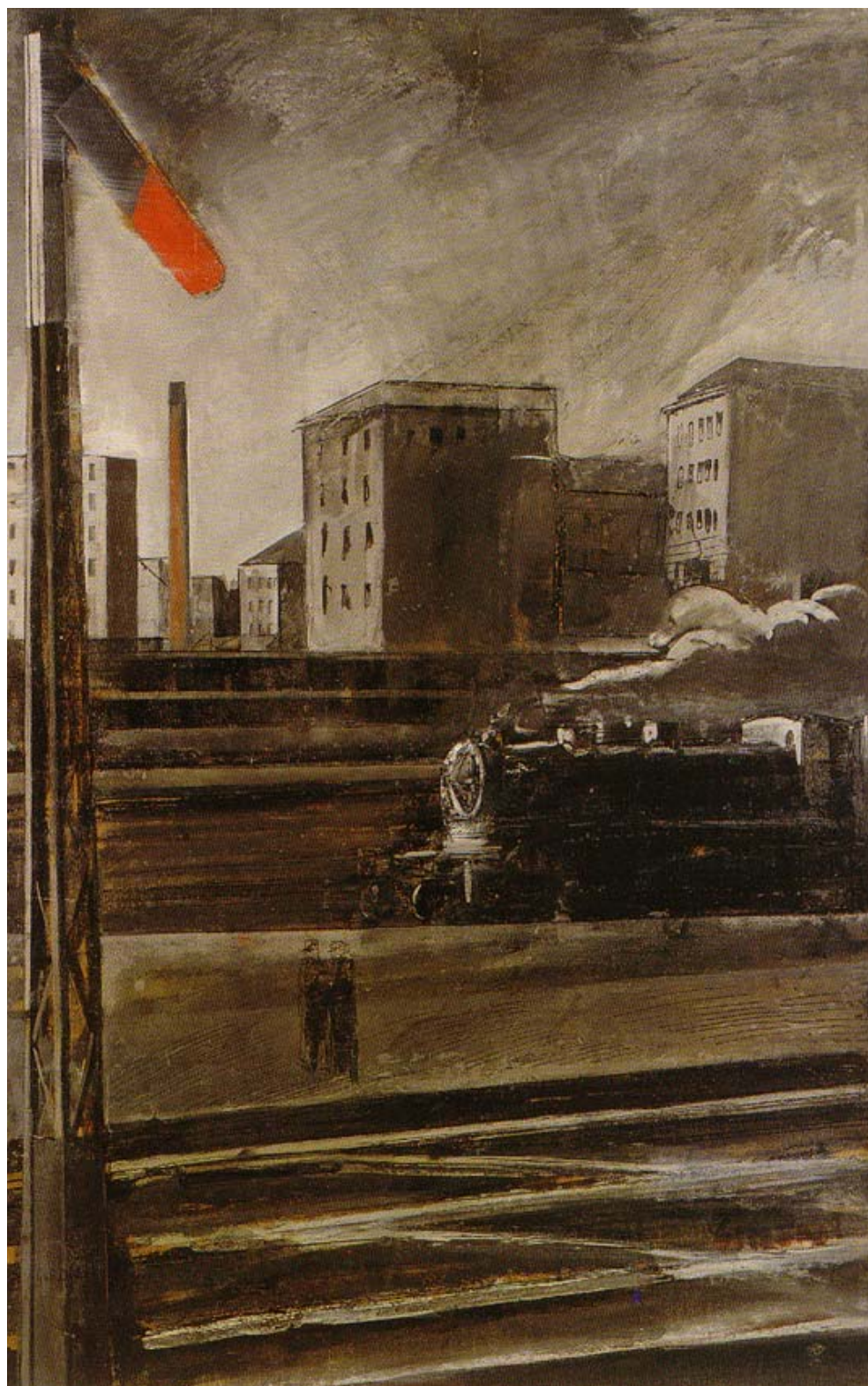
78. Cf. E. TURRI, *op.cit.*

città sotterranea di Nigde, nella stessa regione, tutta scavata nel sottosuolo, per celare le comunità cristiane, un po' al modo delle catacombe romane. Un esempio del tutto opposto è offerto dai centri alti mediterranei, arroccati sui colli, quindi costruiti per suscitare, con il massimo di visibilità, un giudizio di sicurezza e imprevedibilità.....nei paesi del Terzo Mondo sono allestiti modernamente solo i viali che portano agli aeroporti delle capitali, quasi che quei tratti di strada possano influenzare il giudizio degli stranieri sull'intero paese...⁷⁹

79. E. TURRI, *op.cit.*, p.81-82

38. E.L. KIRCHNER, *Tram e treno, vista dall'atelier dell'artista*, 1914
(da G. CREPALDI, *In treno tra arte e letteratura*, Milano, Electa Mondadori, 2003 pg.27)





39. M.SIRONI, *Il ferroviere*, 1920/22
(da G. CREPALDI, *In treno tra arte e
letteratura*, Milano, Electa Mondadori, 2003
pg.75)

Soprattutto quest'ultimo esempio riporta all'altro fattore di 'reciprocità' tra infrastruttura (di qualsiasi tipo) e paesaggio e cioè quello della trasformazione che la realizzazione di reti di trasporto provoca sul territorio.

Nel caso citato da Turri si tratta in particolare di una trasformazione 'progettata' e voluta a specifici scopi di 'mascheramento', ma è indubbio che, come le infrastrutture viarie, i tracciati ferroviari dipendono, nella scelta del percorso e nelle caratteristiche tecnico-formali di realizzazione, dai paesaggi che attraversano, sia dal punto di vista strettamente morfologico (oggi, grazie al potenziamento delle tecnologie, molto meno vincolante che in passato), sia dal punto di vista economico-sociale (i nuovi tracciati infrastrutturali seguono, generalmente, le linee di flusso delle merci e delle persone)

Ma contemporaneamente sono essi stessi generatori di trasformazioni anche notevoli sul paesaggio, nel quale danno vita a nuovi e diversi sistemi di aggregazione ed organizzazione, sia dal punto di vista fisico-morfologico che da quello economico-funzionale.

40. interazioni fisiche - tratti della
linea ad alta velocità in Italia
(da sito TAV)



Linea AV Bologna Firenze
Imbocco nord Radiciosa (DO)



Linea AV Roma Napoli
Colle della Nucca (RM)

A questo proposito particolarmente interessante è la raccolta di progetti pubblicata nel numero 7 della rivista Lotus Navigator⁸⁰, in cui, oltre ad una serie di "nuovi paesaggi" progettati lungo le grandi arterie viarie, vengono presentate alcune realizzazioni di Desvigne & Dalnoky lungo la linea ferroviaria del TGV francese.

41. Avignone TGV

DESIGNE & DALNOKY, *Paesaggi lungo le stazioni del TGV Méditerranée*, 1997-2001

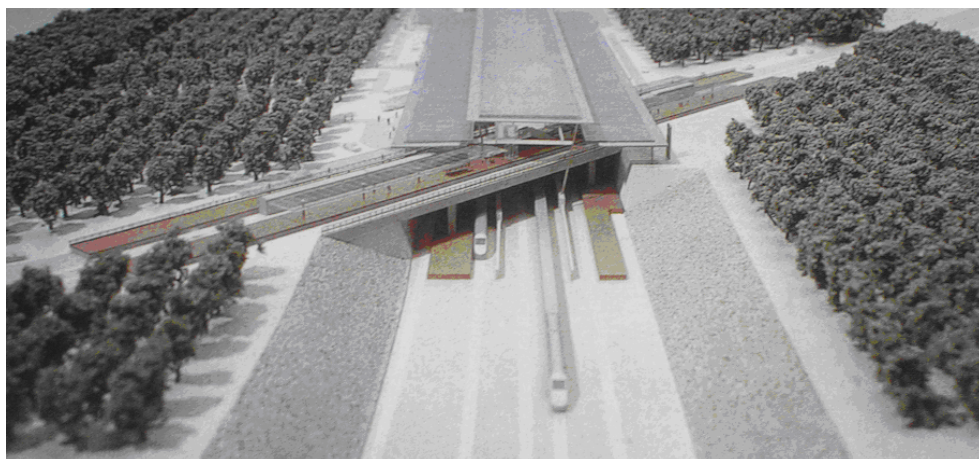
(da LOTUS NAVIGATOR, *Il paesaggio delle freeway*, n.7, gennaio 2003 pg.123)



42. Valence TGV

DESIGNE & DALNOKY, *Paesaggi lungo le stazioni del TGV Méditerranée*, 1997-2001

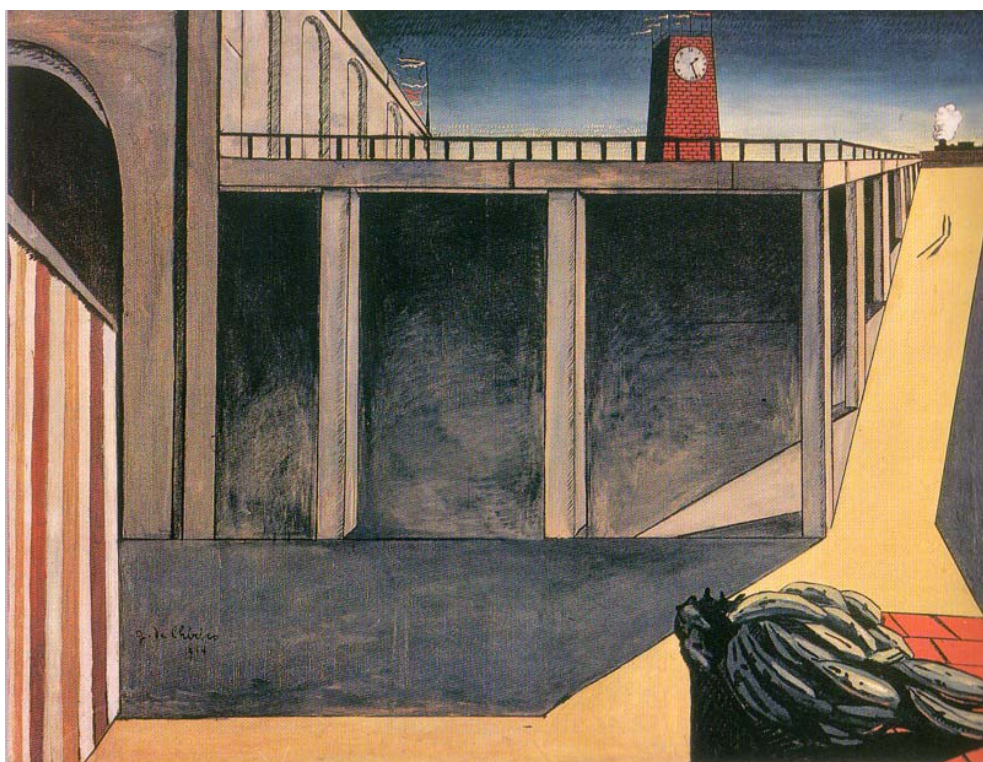
(da LOTUS NAVIGATOR, *Il paesaggio delle freeway*, n.7, gennaio 2003 pg.127)



80. Lotus Navigator n.7, *il paesaggio delle freeway*, Milano Gennaio 2003

La costruzione delle linee ad alta velocità ha infatti generato, per ora soprattutto in Francia, un processo di modificazione del paesaggio che va al di là delle trasformazioni 'fisiologiche' e 'strutturali', ma che coglie l'occasione per effettuare sul territorio interventi prettamente 'estetici', volti a creare un'immagine 'costruita' con un'operazione che assomiglia molto a quella segnalata da Turri. D'altra parte l'infrastruttura ferroviaria ha

anche un alto potenziale di trasformazione nei confronti dei paesaggi urbani. In occasione della realizzazione, nell'Ottocento, delle prime linee e quindi delle prime stazioni, questo tema è entrato prepotentemente nell'immaginario culturale europeo. Ne è un esempio il sentimento misto di fascino e orrore con il quale C.Dickens rappresenta l'effetto sconvolgente che la costruzione delle linee ferroviarie stava avendo sul paesaggio della Londra vittoriana nel romanzo *Dombey and son*, del 1846⁸¹.



43. G.DE CHIRICO, *la stazione di Montparnasse*, 1914

(da G. CREPALDI, *In treno tra arte e letteratura*, Milano, Electa Mondadori, 2003 pg.180)

La stazione ferroviaria e il suo nuovo ruolo all'interno della città sono spesso paragonati a quelli della cattedrale, sia che sia visto con la preoccupazione di Ruskin:

Un'altra delle tendenze strane e dannose dei giorni nostri è l'ornamentazione delle stazioni ferroviarie... (la stazione) è il vero tempio della scomodità e l'unico atto caritatevole che il costruttore dovrebbe indirizzarci sarebbe quello di mostrarci, nel modo più semplice possibile, come scapparne via al più presto [...]. E' passato molto tempo da quando avete costruito una grande cattedrale, e però i vostri terrapieni ferroviari [...], le vostre stazioni

81. Citato in: R. CESERANI, *op.cit.*, p.81 e segg.

*ferroviarie, più vaste del tempio di Efeso, e innumerevoli [...]; tutto questo è costruito in onore della vostra grande dea del Progresso*⁸²

Oppure con l'entusiasmo di Sue, personaggio del romanzo di T.Hardy *Jude the Obscure* del 1894:

*La cattedrale? Sì. Benché credo che mi siederei più volentieri nella stazione ferroviaria. E' quello ormai il centro della vita cittadina. La cattedrale ha fatto il suo tempo*⁸³.

Il ruolo primario dell'infrastruttura ferroviaria è segnalato nelle principali teorie urbane della fine Ottocento: Ildefonso Cerdà⁸⁴ gli attribuisce grande importanza nella costruzione della città ed esprime il *desiderio di vedere la locomotiva uno strumento di locomozione urbana al servizio dell'individuo oltrepassando le porte dell'urbe*; la *Ciudad lineal* di Arturo Soria y Mata⁸⁵, del 1882, è pensata attorno ad una strada di cinquecento metri di larghezza, al centro della quale trova spazio la linea ferroviaria, e la *Cité industrielle* di Tony Garnier⁸⁶ (1917) trova nella ferrovia - *assolutamente rettilinea, in modo da permettere l'impiego di treni ad alta velocità* - l'elemento separatore della zona residenziale da quella industriale.

Nel *Piano di Amsterdam Sud* di Berlage (1914-17) la stazione ferroviaria è il nodo centrale da cui si diparte il sistema stradale cittadino⁸⁷.

44. T. GARNIER, *stazione della Città Industriale*, 1904-17

(da C.GASPERINI, *Passeggeri e viaggiatori*,

82. Citato in: R. CESERANI, *op.cit.*, p.144 e segg.

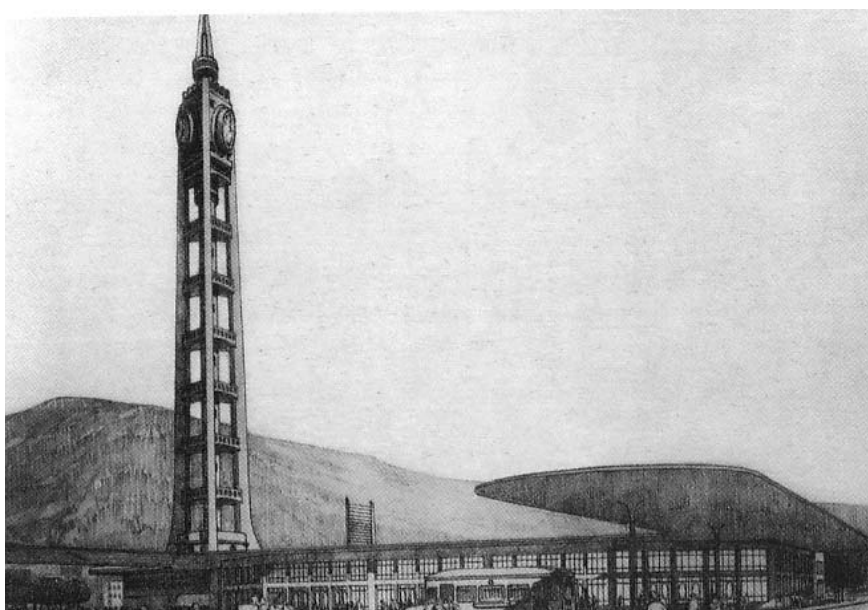
83. Citato in: R. CESERANI, *op.cit.*, p.161 e segg.

84. I.CERDÀ, *Teoria general de la Urbanizaciòn*, 1867; trad.italiana, *Teoria generale dell'urbanizzazione*, Milano, Jaca Book 1984

85. A. SORIA Y MATA, *La ciudad lineal*, 1882; trad.italiana, *La città lineare*, Milano, Il Saggiatore 1968

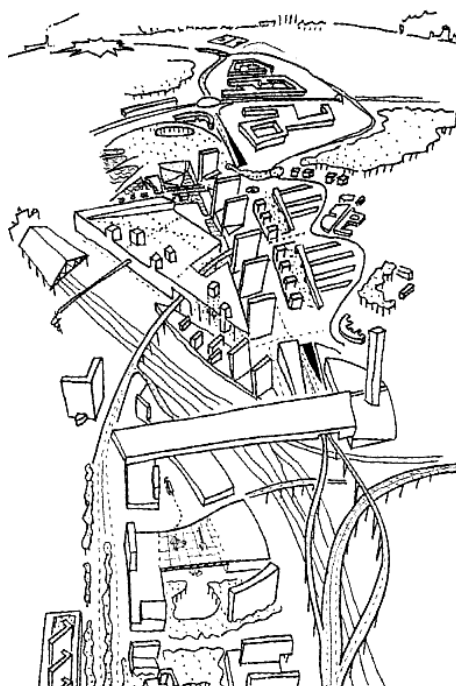
86. T. GARNIER, *Una cité industrielle*, 1932; trad.italiana, *Una città industriale*, Milano, Jaca Book 1990

87. Cf. C.GASPERINI, *Passeggeri e viaggiatori*, Roma, Meltemi 2003 p.26 e segg.



Oggi proprio il progetto europeo del *Ten-T* ha generato un nuovo interesse per la stazione ferroviaria, e numerosi progetti sono stati realizzati o sono in via di realizzazione nelle principali città Europee, per le nuove stazioni ad alta velocità.

A partire dal progetto per il Centro Euralille, che costruisce un enorme centro per il terziario attorno ad un nodo di scambio infrastrutturale, passando per la nuova Estação de Oriente di Calatrava, che connette il traffico ferroviario extra-urbano con quello ferroviario e carrabile urbano a Lisbona, fino al grande Cross-Channel Terminal a Calais di Paul Andreu, che *disegna un paesaggio rarefatto e aspira a essere un gesto fondativo e inaugurale*⁸⁸ ed ospita il più grande centro commerciale di tutta la Francia.



45. R. KOOLHAAS, schizzo preliminare per Euralille
(da C.GASPERINI, *Passeggeri e viaggiatori*, Roma, Meltemi 2003 pg.108)

I nuovi ruoli assunti da queste stazioni all'interno del tessuto urbano e sociale della città sono stati più volte analizzati, ma quello che interessa qui è che ad oggi l'infrastruttura ferroviaria continua ad essere uno dei maggiori fattori di trasformazione del territorio europeo, sia urbano che extra-urbano e che spesso, anzi, esse diventano nuove centralità dislocate alla periferia del centro vero e proprio, contribuendo alla cosiddetta 'diffusione' urbana.

88. Cf. C.GASPERINI, *op.cit.*, *Stazioni ferroviarie. Nuova centralità o "salotto buono" della città?*, p. 84 e segg.

I PAESAGGI EUROPEI INTERPRETATI ATTRAVERSO I VUOTI E IL RITMO

Una volta che si accetti di ribaltare la prospettiva tradizionale attraverso cui si legge la trasformazione contemporanea della città - non come un estendersi della città nel territorio, ma come un'assimilazione dell'intero territorio alla città - muta il ruolo dei sistemi della mobilità e dello scambio. A questi può essere attribuito il compito, quali grandi manufatti che dialogano a distanza, di rendere percepibile un sistema di appartenenze e di tensioni nel continuo e nel variato confronto con la forma dei luoghi⁸⁹.

Così la rete ferroviaria, che già è senza dubbio elemento di trasformazione dei territori che attraversa, diventa in questa ricerca lo strumento privilegiato di osservazione ed analisi dei nuovi paesaggi europei evidenziandone, per via di quelle caratteristiche di cui abbiamo parlato, le successioni, l'organizzazione spazio-temporale e le continuità di sistema altrimenti invisibili.

In presenza di una situazione insediativa diffusa, incoerente o complessa, come quella che più comunemente riguarda la mobilità territoriale e urbana, l'infrastruttura si assume il compito, oltre che di connettere, anche di ordinare, disegnare, dislocare, dare senso all'intorno più o meno prossimo⁹⁰.

E questo non avviene solo attraverso l'intervento progettuale su di essa, ma anche, o meglio prima, soprattutto attraverso la sperimentazione della stessa infrastruttura come strumento di osservazione; un punto di vista privilegiato sul paesaggio.

La video-ripresa riporta l'esperienza di questa sperimentazione, mantenendo inalterata la sua qualità peculiare: la velocità. Ed è proprio attraverso questa velocità, perlopiù costante, che si possono analizzare le sequenze spazio-temporali e i sistemi aggregativi che vengono assunti come elementi fondativi del racconto e dell'analisi che si vogliono proporre. Le immagini che scorrono appaiate o successive permettono di confrontare ritmi e spazi dei paesaggi attraversati, consentendo un confronto immediato e chiarificatore.

Il viaggio in treno, raccontato attraverso il video, consente di decifrare i caratteri di distinguibilità e di identità dei territori attraversati, permettendo di apprezzarli esteticamente

89. P.BARBIERI, *Infraspazi*, in A CURA DI P.BARBIERI, *Infraspazi*, Roma Meltemi 2006 p.8

90. L.MICARA, *Trasformazioni leggere*, in A CURA DI P.BARBIERI, *Infraspazi*, Roma Meltemi 2006 p.14

e quindi, come sostiene R.Assunto, di tramutarli "tolemaicamente" in paesaggi⁹¹. E questo processo di comprensione avviene non tanto per via dell'analisi dei singoli elementi che occupano e disegnano questi luoghi, quanto piuttosto grazie all'osservazione degli interstizi vuoti che essi creano e delle modalità di aggregazione che li contraddistinguono.

Il vuoto e il ritmo diventano quindi le categorie concettuali che stanno alla base dell'interpretazione proposta, affiancandosi o compenetrandosi nello svolgersi della trama del racconto.

Non solo i *terrain vagues*, i *luoghi atipici* non sono così diffusi nella città contemporanea e nella sua periferia da metterne in crisi l'identità, ma anzi, i *vuoti* possono essere essi stessi elemento di racconto del paesaggio urbano contemporaneo europeo. Partendo da questo presupposto, ho cercato di individuare il ritmo ed il tipo di questi spazi lungo le linee ferroviarie. Chiaramente il vuoto è definito dal pieno, e questo rapporto rimane fondamentale nella loro individuazione e descrizione. Allo stesso tempo è proprio il rapporto tra pieno e vuoto a definire il passaggio dalla 'città' alla 'campagna'.

Le principali opposizioni binarie suggerite dalla topografia territoriale: città-campagna, centro-periferia, spazio pubblico - spazio privato che, secondo Boeri, sono state messe in crisi dal fenomeno della città diffusa, in realtà possono essere, forse, ancora utili all'interpretazione del paesaggio contemporaneo, solo bisogna trovare per queste categorie, altri strumenti di osservazione e rappresentazione.

Non si deve cercare un perimetro urbanistico di separazione, ma piuttosto può essere la sperimentazione del paesaggio, attraverso l'analisi dei ritmi e delle variazioni del rapporto tra pieni e vuoti, a fornirci dei punti, delle sezioni di variazione.

Così il passaggio tra 'città' e 'campagna' può essere individuato non tanto e non solo nell'opposizione vuoto-pieno, quanto nel cambiamento di rapporto tra le due categorie: se definiamo città quel territorio in cui il vuoto è un interno, che sempre ritrova nel pieno una definizione, e diventa lo strumento di misurazione delle distanze spaziali, all'opposto la "campagna" è il territorio in cui il pieno assume il ruolo di misura dello spazio, è l'interno che necessita del vuoto per essere definito.

91. R.ASSUNTO, *op. cit.*, - vol.II, p.7

In questo modo non si costruiscono confini definiti, dei quali tra l'altro non si capisce la necessità una volta assunto il concetto che tutto il territorio è paesaggio, ma si creano delle sezioni di variazione che possono raccontare la progressione delle trasformazioni territoriali, fornendo una nuova chiave di lettura.

E dunque la velocità costante del treno diventa strumento fondamentale per 'misurare' il ritmo del paesaggio, un ritmo che nasce dalla sovrapposizione del dato temporale con quello spaziale.

Così come i vuoti diventano strumento interpretativo di una città che si vuole messa in crisi proprio dalla loro diffusione, allo stesso modo la velocità e il continuo movimento che oggi secondo molti, come abbiamo detto, estraniare l'uomo dal suo territorio, ci permettono, invece, di sperimentare ed interpretare il paesaggio attraverso il ritmo.

D'altra parte questa stretta connessione tra spazio vuoto e tempo, e quindi ritmo, che nella cultura europea è stata più volte indagata pur senza essere definita e riassunta in un unico vocabolo, è fortemente presente nella cultura giapponese, per la quale *la parola MA è un concetto che incorpora lo spazio ed il tempo, in termini strettamente spaziali; è la distanza naturale tra due o più cose che si trovano in continuità, o lo spazio delimitato da pilastri o paraventi (la stanza) o, in termini temporali, la pausa naturale o intervallo tra due o più fenomeni che si succedono in continuità...Entrambi, tempo e spazio, erano concepiti come intervalli, e ciò si riflette nel Giappone attuale(...)in architettura, nelle belle arti, nella musica e nel teatro. Tutte queste discipline possono essere chiamate arti del Ma*⁹².

L'area del *kodenki*, cioè dello spazio all'interno del quale dovevano sorgere i templi giapponesi, veniva concepita come un vuoto - *il luogo sacro vacante* - e gli oggetti sacri erano concepiti per stare dentro a questo vuoto, che era considerato a tutti gli effetti un *Ma*⁹³.

Il concetto di *Ma*, suggerisce dunque la connessione non solo tra il ritmo e il vuoto, tra tempo e spazio, ma anche tra varie forme artistiche: l'architettura, la pittura, la musica, il teatro e, aggiungerei, la poesia.

Il vuoto, il silenzio, la pausa hanno in tutte queste arti un valore che è relativo al pieno,

92. A.ISOZAKI, *Ma, Japanese time-space*, in *The Japan Architect*, 1902 p.70

93. F.ESPUELAS, *Il vuoto. Riflessioni sullo spazio in architettura*, Milano Marinotti Edizioni 2004 p.101

alla parola, al suono, e sono la loro successione organizzata ed il ritmo che quest'ultima produce gli elementi che forniscono di senso il prodotto artistico.

E allora, nella ricerca della dimensione architettonica del paesaggio, molti strumenti di analisi saranno mutuati non solo e non tanto dagli strumenti tradizionali dell'architettura, quanto piuttosto dalla musica e dall'arte, nel tentativo di delineare nuove sintassi attraverso le quali sia possibile ri-conoscere, interpretare e dare senso ai nuovi paesaggi ferroviari europei.

Sintassi di paesaggio

Il racconto dell'esperienza dei paesaggi europei osservati attraverso il treno ad alta velocità deve avvenire non solo attraverso i video - che forniscono una possibilità di interpretazione ed analisi limitata al montaggio dei tratti più significativi, - ma anche attraverso la creazione di apposite *sintassi di paesaggio*: glossari e relative carte tematiche da cui emerga la descrizione complessiva, verbale e grafica, di ciascuno dei paesaggi attraversati.

Sistemi sintattici unitari che rendano possibile un confronto quanto più possibile oggettivo tra le diverse realtà, proponendosi come nuovo strumento di analisi, interpretazione e rappresentazione dei paesaggi europei.

Non un'unica sintassi, ma più di una (o meglio, alcune delle tante possibili) per dimostrare come ciascuna di esse abbia la capacità di raccontare alcuni dei caratteri identitari dei paesaggi europei contemporanei, e come possa essere tanto più completa la comprensione della condizione e del funzionamento di questi ultimi quante più sintassi vengano utilizzate per raccontarli.

Laddove per *sintassi di paesaggio* si intende il complesso delle relazioni significative o funzionali che si stabiliscono tra alcuni degli elementi che compongono il paesaggio stesso, e quindi ciascuna di esse sarà caratterizzata dai suoi propri elementi di analisi, ma allo stesso tempo in ognuna ci saranno punti di contatto ed ibridazione con le altre.

Considerato poi che il *paesaggio* dipende, nel suo racconto e nella sua stessa definizione, dalla condizione di osservazione scelta per sperimentarlo e dagli elementi utilizzati nel raccontarlo, per ognuna delle sintassi proposte si avrà una diversa definizione del termine.

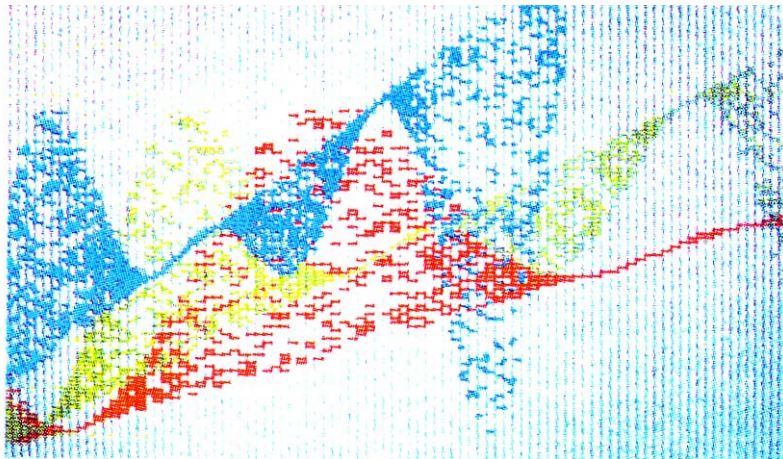
Ciascuna di queste sintassi, infatti, analizzerà le relazioni significative e funzionali che si instaurano tra alcuni degli elementi che compongono il paesaggio, arrivando a fornire una definizione di quest'ultimo basata esclusivamente su quegli elementi presi a base della

propria analisi; così come avverrà per il termine confine che, pur significando sempre il punto, la linea di separazione tra due tipi di paesaggio differenti, subirà anch'esso delle variazioni nella sua definizione (così come nella sua localizzazione) a seconda di quali siano gli elementi che si utilizzano nel racconto dei tipi di paesaggio di cui esso segna il limite estremo.

D'altra parte la condizione di osservazione, mantenendosi costante per tutte le *sintassi di paesaggio* proposte, fa sì che queste ultime abbiano più di un carattere in comune: la linearità, la velocità e il ritmo costante, elementi peculiari del mezzo ferroviario, diventano la base e il *trait de union* per tutti i nuovi metodi interpretativi proposti.

Melodie di paesaggio

E' un fatto che la musica, una tipica arte astratta, ha sviluppato nel corso del ventesimo secolo alcune nuove capacità che hanno molto a che vedere con il nostro modo di concepire l'architettura. Qui noi siamo particolarmente interessati a quei processi attraverso i quali è possibile, con l'accumulo dei suoni, costruire un vero spazio musicale all'interno di un'opera. Quando sono accumulate, le textures musicali diventano blocchi, macchie o masse musicali che saturano, mentre la purificazione o la densificazione di queste macchie diventa uno degli elementi della sintassi musicale. Questo modo di comporre ha richiesto nuovi termini e nuove unità musicali, per esempio gruppi o nuvole di suoni, che hanno dato essenza volumetrica a queste masse musicali che hanno anche delle proprietà cinetiche. Per alcuni compositori, come Edgar Varese, la musica diventa persino un'accumulazione di corpi con forme e geometrie specifiche, proiettate nello spazio attraverso percorsi tridimensionali⁹⁴.



46. M.A. GUILLÉN, *Infographic image of Rigel music*
(da AA.VV., *The metapolis dictionary of advanced architecture*, Barcellona, Actar 2003 pg.444)

Così come la musica assume alcuni degli elementi descrittivi propri dell'architettura, (che quindi hanno a che vedere con la nozione di spazio), e necessita di nuovi termini, anch'essi mutuati dal campo spaziale architettonico, allo stesso modo l'architettura può prendere in prestito nozioni e termini musicali che aggiungano alla sua essenza

94. F.PORRAS, voce *music* in: AA.VV., *The metapolis dictionary of advanced architecture*, Barcellona, Actar 2003

principalmente spaziale degli elementi che riportano al tempo e quindi al ritmo, all'armonia e alla melodia.

D'altra parte nel campo linguistico la 'trasfusione' di termini da ambiti conoscitivi spaziali (come la geometria o l'architettura) alla musica e viceversa è ormai un dato consolidato a tal punto da essere poco sottolineato.

La descrizione dei fenomeni sonori, sia nel linguaggio comune che in quello specialistico, poggia sull'utilizzo di metafore spaziali.

Per *altezza*, ad esempio, si intende generalmente la distanza verticale tra due punti o tra il livello del suolo ed un punto. In musica l'altezza connota un suono in relazione alla sua gravità o acutezza, in sostanza è una categoria ordinale della frequenza.

La relazione tra spazio e fenomeno musicale si esplicita anche nella notazione musicale occidentale. Infatti, dato un sistema di riferimento notazionale (ad esempio il pentagramma), un suono grave sarà collocato nello spazio grafico più in basso rispetto ad uno acuto. Questo procedimento di notazione rappresenta graficamente, perciò anche spazialmente, le frequenze minori o maggiori che connotano un suono.

All'inverso, in musica il concetto di *ritmo* è riferito all'organizzazione della durata dei suoni nel tempo. Quest'idea è stata mutuata nell'organizzazione delle forme nello spazio, soprattutto in riferimento a situazioni di particolare regolarità.

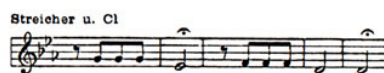
In architettura si parla di ritmo dei volumi, in urbanistica di ritmo dell'edificato. La caratteristica di avere schemi prefissati e facilmente leggibili, che è effettivamente propria solo di alcuni ritmi, ha permesso di trasferire questo termine dal campo musicale a quello spaziale e disciplinare.

Ancora, l'*armonia* riguarda il rapporto tra suoni simultanei. Nella nostra cultura questo studio è stato storicamente sviluppato sulla base di proporzioni. Similmente al concetto di ritmo, l'armonia è passata ad altri campi linguistici. Nel senso spaziale è riferito alle proporzioni delle forme e dei volumi.

Questi esempi di trasferimento di concetti musicali in termini spaziali e di uso comune dimostrano l'effettiva interattività tra i campi conoscitivi e pratici nel campo linguistico.

Dal punto di vista delle 'arti visive', mentre il trasferimento di metodologie spaziali e grafiche all'interno di studi di carattere musicale è sperimentazione recente, all'inverso il tentativo di introdurre il tema musicale nell'arte è stato più volte, nel tempo, sviluppato.

Nel suo saggio sulla pittura *Punto, linea e superficie*, W. Kandinsky traduce in punti famose composizioni, dimostrando la stretta connessione esistente tra il concetto temporale e quello spaziale.



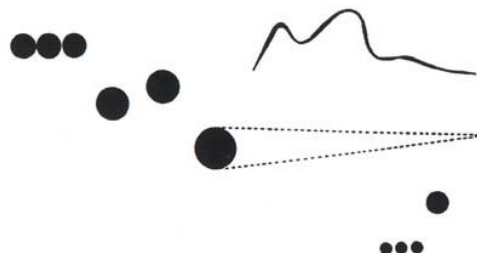
47. W. KANDINSKY , quinta sinfonia di Beethoven (prime battute) tradotta in punti

(da W. KANDINSKY, *Punto, linea e superficie* in W. KANDINSKY, *Tutti gli scritti*, Milano, Feltrinelli 1973 pg.27)



La divisione pittura (spazio) / musica (tempo) considerata un po' più da vicino, anche se finora di sfuggita, è diventata improvvisamente dubbia⁹⁵.

In tempi più recenti e nel campo specifico dell'architettura, lo studio del rapporto tra progetto e musica è stato portato avanti, ad esempio, da B.Tschumi.

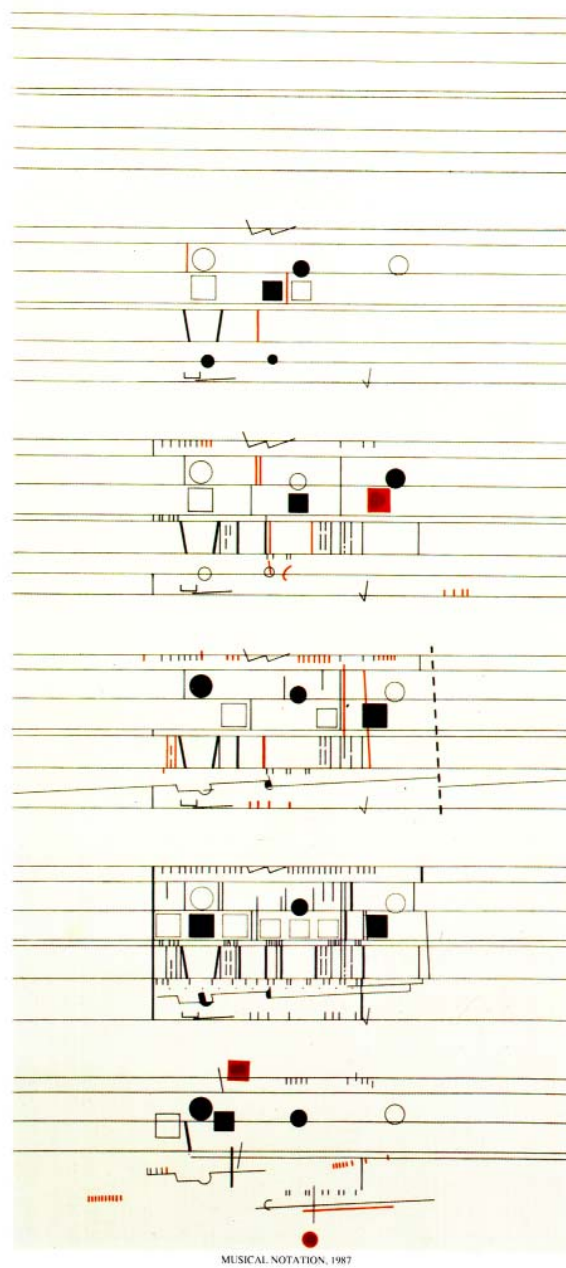


48. W. KANDINSKY , quinta sinfonia di Beethoven (secondo tema) tradotta in punti

(da W. KANDINSKY, *Punto, linea e superficie* in W. KANDINSKY, *Tutti gli scritti*, Milano, Feltrinelli 1973 pg.28)

95. W. KANDINSKY, *Punto, linea e superficie* in W. KANDINSKY, *Tutti gli scritti*, Milano, Feltrinelli 1973 p.20, in cui, in nota l'autore precisa: *In occasione del mio passaggio all'arte astratta mi è diventato incontestabilmente chiaro l'elemento tempo nella pittura, e da allora me ne sono servito nella pratica.*

Nel caso del progetto per la Opera House, il ritmo e la scansione musicale sono gli elementi di base per la decostruzione dell'oggetto architettonico, e il disegno che ne rappresenta i 'layers' viene chiamato *musical notation*.

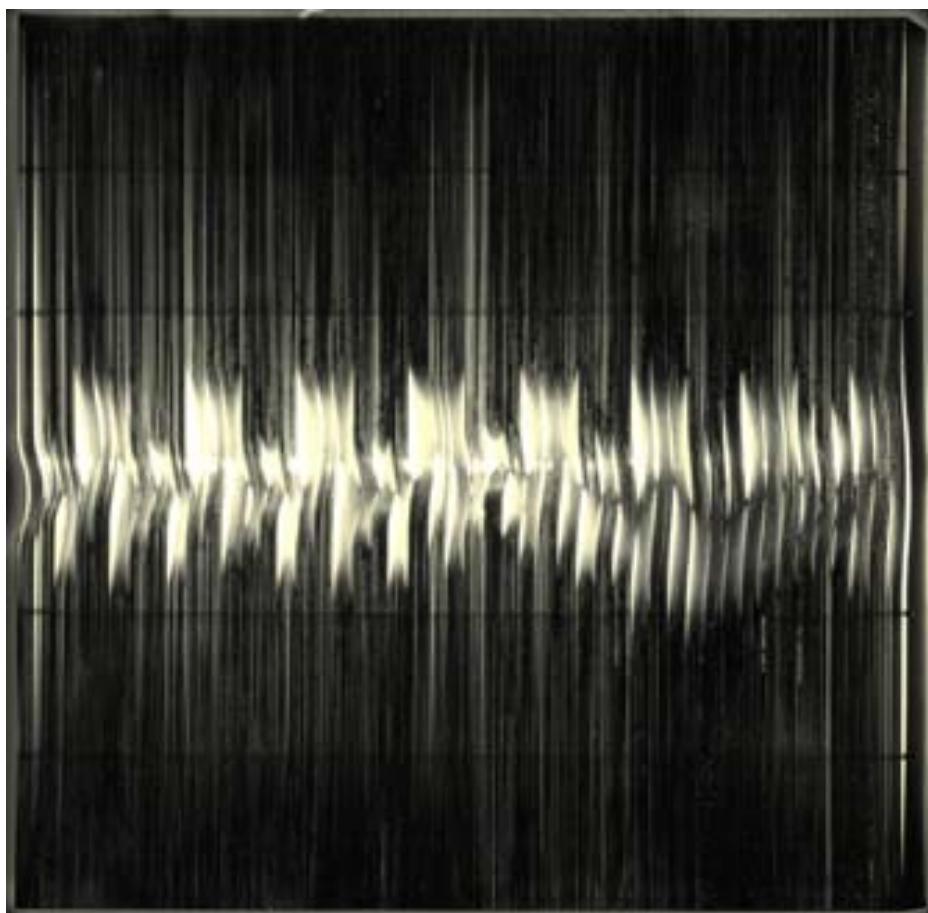


49. B.TSCHUMI , *Musical Notation* 1987
(da AA.VV., *Deconstruction* , London, Academy
Editions 1989, pg.177)

Nel campo della ricerca plastica, è del 2004 la sperimentazione di Brian Rasmussen che per Targetti Light Art Collection realizza *Un varco nel buio*, un quadro di luce che fa parte di un progetto di ricerca il cui scopo consiste nel definire il corpo architettonico del Preludium VI 851 da *Das Wohltemperierte Klavier* di J.S. Bach.

Il quadro di luce è un estratto di questa fuga.

Operata la trascrizione grafica delle note del brano, l'artista danese trasforma la musica in un disegno bidimensionale. Attraverso la successiva elaborazione dei segni grafici, lo spazio della musica viene rappresentato in tre dimensioni e suddiviso in due tipologie: quella del silenzio-buio e quella della musica-luce.



50. B.RASMUSSEN, *Un varco nel buio*
2004

(da A. BARZHL., *Light Art Targetti Light Art Collection*, Milano, Skira 2005, pg.210)

Soprattutto nella condizione di osservazione scelta - il treno - la velocità e il movimento costante che lo caratterizzano rendono particolarmente importante assumere il tempo come base di partenza per qualsiasi racconto, analisi e rappresentazione dei paesaggi attraversati.

E allora proviamo a raccontare questi paesaggi come melodie, cioè come successione di materie diverse organizzate ritmicamente.

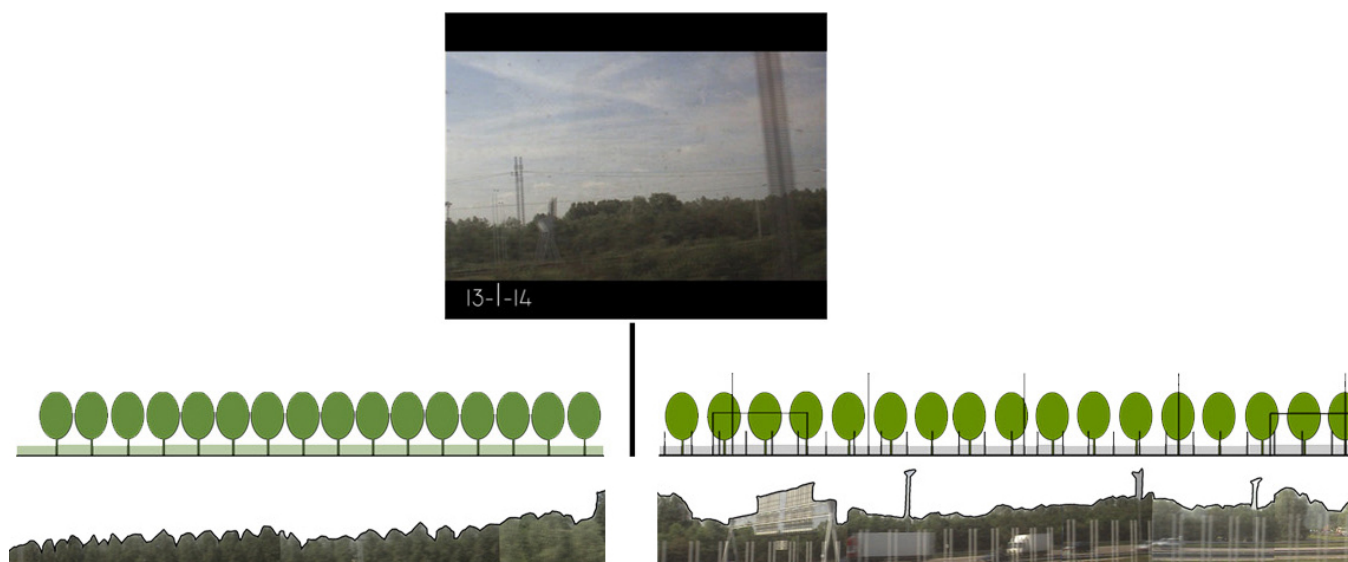


51. comparto melodico - Amsterdam

O meglio, definendo *comparto melodico* la successione di materie organizzate ritmicamente e con senso compiuto, *transizione* il passaggio da un comparto melodico all'altro in cui si possano individuare variazioni sia di materia che di ritmo e *alterazione* quel passaggio da un comparto melodico all'altro in cui si possa individuare variazione solo di materia o solo di ritmo, potremo arrivare a definire la *melodia di paesaggio* come quella successione di alternanze tra comparti melodici e punti di transizione o alterazione avente senso compiuto.

52. Transizione - Amsterdam





In tutte queste definizioni ricorre il termine *materia*, monema di questa sintassi che indica l'elemento base di costituzione del paesaggio.

53. Alterazione - Amsterdam

Qual è o meglio quali sono le materie di paesaggio?

Andando oltre alle tradizionali dicotomie elemento naturale-elemento artificiale, edificio-albero, edificio-strada, si vuole sottolineare il carattere *spaziale e geometrico* della materia, contrapposto al carattere *temporale e di durata* del ritmo, e quindi se ne definiranno le variazioni fisiche e sostanziali attraverso il *punto*, la *linea* e la *superficie*.

Laddove in musica le *note* designano l'altezza di un suono, nonché la sua durata, così nella composizione delle melodie di paesaggio sono questi tre elementi base della geometria bidimensionale a descrivere le caratteristiche fisiche e la durata della materia del paesaggio.



54. Comparto melodico - Amsterdam

Dove il *punto* è quella materia priva di dimensioni prevalenti o, meglio, le cui dimensioni sono tutte relativamente trascurabili, la *linea* è, invece, quella materia che ha un'unica dimensione prevalente, e la *superficie* è la materia in cui si individuano due dimensioni prevalenti.

Quindi il *comparto melodico* descriverà da un lato la variazione fisica del paesaggio attraverso la variazione delle materie, cioè l' *intervallo*, dall'altro la variazione di ritmo, dell'organizzazione temporale delle materie, ovvero la *compressione* o la *dilatazione*, a seconda che la distanza temporale tra una materia e l'altra diminuisca o aumenti.

Come nel *domino* e nel *puzzle*, così nel *comparto melodico* le *materie*, tessere e pezzi del gioco, assumono senso aggiunto grazie al loro valore relazionale; in un caso, come nel *domino*, di concatenazione e reiterazione, nell'altro, come nel *puzzle*, di assemblaggio e ricostruzione⁹⁶.

Quindi, prendendo in prestito le terminologie di gioco, per descrivere e caratterizzare i vari *comparti melodici* potremo parlare di *domino bidimensionale* quando la relazione che si instaura tra le tessere-materie di un comparto è di concatenazione prospettica, mentre potremo parlare di *domino tridimensionale* quando la relazione sarà di concatenazione tridimensionale.

Allo stesso modo potremo definire *puzzle bidimensionale* quel comparto melodico in cui tra i vari pezzi-materie che lo compongono si instauri una relazione di assemblaggio bidimensionale, e *puzzle tridimensionale* quello in cui la relazione sia di assemblaggio tridimensionale.

Dove la bidimensionalità o tridimensionalità di ciascun comparto stanno ad indicare la profondità di campo che li caratterizza.

La successione di più *comparti melodici*, alternati a *punti di transizione* o *alterazione*, cioè a punti di variazione di *comparto melodico*, costituisce, come detto, la *melodia di paesaggio*.

96. Cf. P. AMPHOUX, *Domino, frammento e puzzle tre figure dell'architettura contemporanea*, in: AA.VV. , *Europas 4, risultati europei*, Paris European 1997 - pp. 69-75



DOMINO BIDIMENSIONALE

DOMINO TRIDIMENSIONALE



03



PUZZLE BIDIMENSIONALE

PUZZLE TRIDIMENSIONALE



55. Domino e Puzzle - Amsterdam



56. Melodia di paesaggio - Amsterdam



Ed il *paesaggio* stesso, quando descritto attraverso questa particolare sintassi, si definirà come la successione di melodie di paesaggio che raccontano l'organizzazione ritmica delle materie nello spazio e nel tempo; mentre il *confine* non sarà altro che il punto di passaggio tra una melodia e l'altra.

Il vuoto come misura e elemento caratterizzante del paesaggio

A volte mi vanto di me stesso per essere stato il primo a parlare di 'vuoto urbano' come di un problema della città contemporanea. E' una terminologia che si è diffusa, perché 'vuoto' è quasi l'ultima parola possibile per descrivere questo tipo di spazio. La città, o almeno la nostra città, è oggi molto cresciuta e ha occupato tutto ciò che poteva occupare senza sforzo; quello che rimane, quindi, è ciò che è quasi conflittuale. Se non vogliamo occupare questa specie di spazio con i tipici pezzi da catalogo, più o meno forzati per funzionare in situazioni particolarmente difficili per topografia o intorno, quello che dobbiamo fare è inventare nuovi spazi e nuovi usi. O, piuttosto che inventarli, accettarli⁹⁷

E ancora: la relazione tra la mancanza di utilizzo e di attività e il senso di libertà, di aspettativa, è fondamentale per capire tutta la forza evocativa dei terrains vagues nella percezione della città. Vuoto, allora, come assenza, e tuttavia anche come promessa, come incontro, come lo spazio del possibile⁹⁸.

Infine, sempre nel dizionario Metapolis troviamo la voce *vuoti e pieni*, dove si precisa che *mentre nella città tradizionale, compatta, coerente e monocentrica la crescita portava ad una predominanza del pieno, nella fractal multi-city contemporanea, malgrado il suo sviluppo apparentemente caotico, esistono strutture ricorrenti distinguibili basate perlopiù sull'alternanza tra pieni e vuoti⁹⁹*, capaci di dare senso al paesaggio urbano contemporaneo.

Quindi i *vuoti urbani*, *terrain vague* o *spazi in-between*, intesi come luoghi residuali, marginali o di omissione, sono, in maniera di volta in volta più o meno problematica, considerati elementi caratteristici e caratterizzanti della città contemporanea.

D'altra parte già nel 1985 R.Koolhaas sosteneva che il vuoto nella città non è vuoto, cogliendo la problematica paura degli architetti per lo spazio non-pieno¹⁰⁰.

E allora proviamo ad assumere il vuoto come elemento base di una delle possibili sintassi di paesaggio.

97. E.BRU, voce *void* in: AA.VV., *The metapolis dictionary of advanced architecture*, Barcellona, Actar 2003 - p.654

98. I. DE SOLA MORALES, *terrains vagues*, in: *Quaderns* 212, 1996

99. M.GAUSA, voce *voids and fills* in: AA.VV., *The metapolis dictionary of advanced architecture*, Barcellona, Actar 2003 - p.655

100. R. KOOLHAAS, *Imagining Nothingness* in *SMLXL*, New York, The Monicelli Press 1995 p.198 e segg.

Come in musica il silenzio ha senso solo se affiancato al suono, come in poesia la pausa assume significato accanto alla parola, e come nella scultura di luce di Brian Rasmussen la luce si organizza attorno al buio (che, ancora, nella sperimentazione dell'artista danese corrisponde alla pausa musicale), così come nel Tao *Essere e non Essere si generano l'un l'altro*, così il concetto di vuoto, soprattutto inteso nella sua accezione spaziale, ha bisogno del pieno per essere definito.

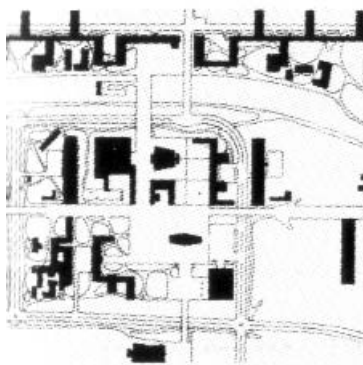
Così nel voler raccontare i paesaggi europei attraverso l'analisi dei loro vuoti, si deve in realtà dare conto della alternanza di questi ultimi con i pieni, ovvero con quegli elementi tridimensionali che ne definiscono i confini e che quindi ne disegnano la forma.

La città raccontata attraverso l'alternanza pieno-vuoto è testimoniata dalla pianta di Roma del Nolli (1748), così come da alcuni disegni di Le Corbusier, come ad esempio quello della planimetria per St.Diè - che C.Rowe e F.Koetter¹⁰¹ affiancano alla pianta del centro di Parma per dimostrare la differenza di struttura di quest' ultima rispetto alla città contemporanea proprio attraverso il rapporto tra pieni e vuoti.



57. GIOVAN BATTISTA NOLLI, *Pianta di Roma*, 1748 - area attorno a Piazza Navona

101. C. ROWE, F. KOETTER, *Collage City*, trad.it. Milano, Il Saggiatore 1978 p.150



Lo stesso tipo di rappresentazione caratterizza, non a caso, gran parte degli studi di B.Secchi e P.Viganò sui tessuti urbani contemporanei.

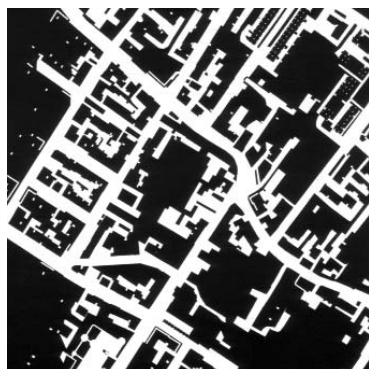
L'alternanza tra pieni e vuoti nell'analisi del paesaggio riporta al concetto di sistema binario, concetto matematico-filosofico che ha dato vita a sintassi linguistiche come il codice morse o il linguaggio braille: nel primo caso i due elementi che compongono il sistema sintattico sono la linea e il punto (ai quali corrispondono dei suoni), nel secondo il concetto binario è espresso dall'alternarsi di punti in rilievo e aree piane.



58. C.ROWE, F.KOETTER, St.Dié di Le Corbusier e il centro di Parma, *Collage City* (da P.VIGANÒ, *La città elementare*, Milano, Skira 1999 pg. 129)

60. Alfabeto Morse

A	.-	M	--	Y	-.--	6	-....
B	-...	N	-.	Z	--..	7	-...
C	-.-.	O	---	Ä	.-.-	8	---..
D	-..	P	.-.	Ö	---.	9	-----
E	.	Q	--.	Ü	..--	.	.-.-.
F	..-.	R	.-.	Ch	----	,	-.-.-
G	--.	S	...	0	-----	?	..-..
H	T	-	1	.----	!	..-
I	..	U	..-	2	..----	:	-----
J	.----	V	...-	3	...---	"	.-.-.
K	-.-	W	.-.-	4-	'	.-.-.
L	.-..	X	-.--	5	=	-...-

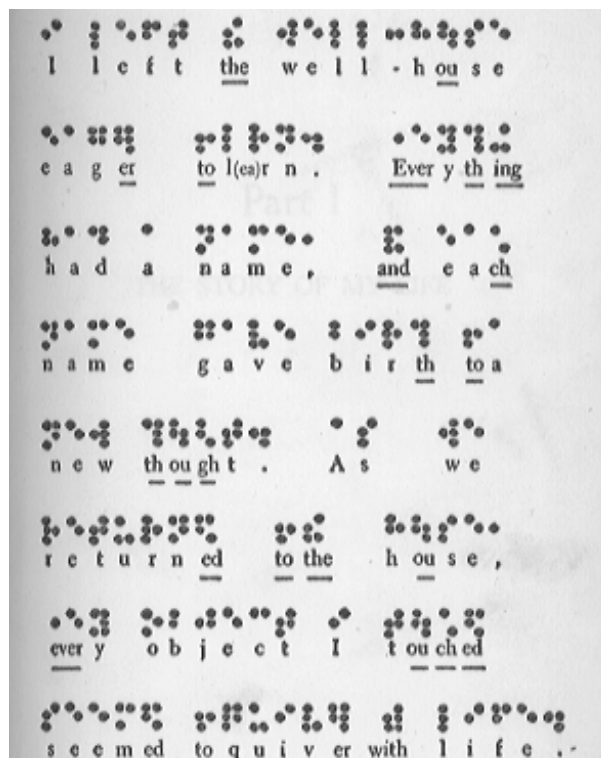


59. P. VIGANO, *Permeabilità dello spazio a Prato* (da P.VIGANÒ, *La città elementare*, Milano, Skira 1999 pg. 27)

61. Alfabeto Braille

⠁	⠃	⠉	⠇	⠑	⠋	⠊	⠎	⠉	⠇
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j
⠅	⠇	⠍	⠎	⠏	⠏	⠑	⠓	⠔	⠖
k	l	m	n	o	p	q	r	s	t
⠠	⠡	⠢	⠣	⠤	⠥	⠦	⠧	⠨	⠩
u	v	x	y	z	ç	é	à	è	ù
⠠	⠡	⠢	⠣	⠤	⠥	⠦	⠧	⠨	⠩
â	ê	î	ô	û	ë	ï	ü	œ	w

Ciascuno di questi simboli, accostato ad altri secondo una data logica, costruisce un sistema linguistico complesso.

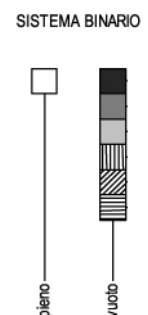


62. Testo Braille

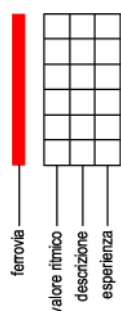
E allora nella rappresentazione grafica della *sintassi dei vuoti* si utilizzerà un sistema binario simile a quello usato nella scheda perforata dei dispositivi hardware: in un sistema di celle ad ogni posizione corrisponde un'affermazione (che in questo caso è, proprio a sottolinearne la prevalente importanza, il vuoto); Se la cella è perforata (nel nostro caso segnata) il significato è che l'affermazione (il vuoto) è presente, se non lo è vuol dire che è assente (il pieno).

La scheda dei vuoti si distacca poi dal sistema binario puro, prevedendo al suo interno più tipi di perforazione-segno: ad ognuno di essi corrisponderà la descrizione delle qualità del vuoto, la sua aggettivazione.

63. Sistema binario - scheda dei vuoti



SCHEDA DEI VUOTI



A seconda di quali siano gli elementi utilizzati nella descrizione dei vuoti, a seconda del punto di vista utilizzato per analizzarne le caratteristiche, a seconda della definizione iniziale che si vuole dare al termine, saranno messe in luce qualità differenti, ciascuna con pari valore conoscitivo rispetto alle altre: la scheda avrà quindi uno spessore.

Ricordando la definizione del *Ma* giapponese, che intende il vuoto come *lo spazio indefinibile che è come l'accordo musicale di ogni cosa, l'intervallo giusto e la sua migliore risonanza*¹⁰², il primo 'senso' da cui vogliamo partire per 'riempire' la *scheda dei vuoti* è proprio quella che, in connessione con la sintassi delle *melodie di paesaggio*, considera il vuoto come la *superficie orizzontale*, una delle *materie* che costituiscono la *melodia di paesaggio*, assieme al *punto*, alla *linea* e alla *superficie verticale*: il vuoto come elemento misuratore.

Sarà dunque il *valore ritmico* la categoria elementare all'interno della quale qualificheremo il vuoto come:

- *vuoto di connessione* quando questo risulterà esclusivamente lo spazio connettivo tra più elementi dello stesso comparto melodico;

102. M.RANDOM, *Giappone, la strategia dell'invisibile*, Genova, ECIG 1988, p.173

65. vuoto di connessione - Roma



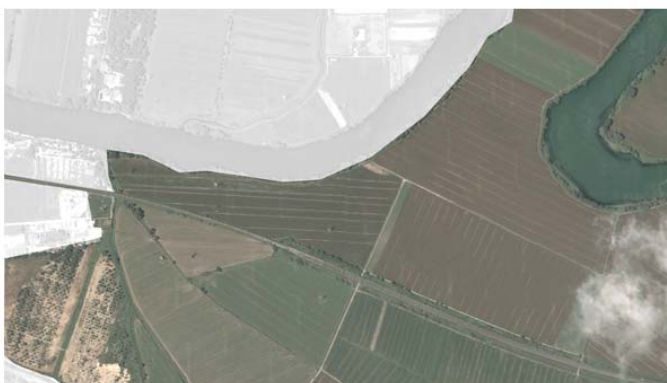
- *vuoto di misura* per quelli che hanno la forza dimensionale e qualitativa per divenire essi stessi comparti melodici a sé e quindi elementi di misura del paesaggio;



66. vuoto di misura - Roma

- *vuoto di confine* quando il vuoto arriva a segnare il passaggio tra due melodie di paesaggio differenti.

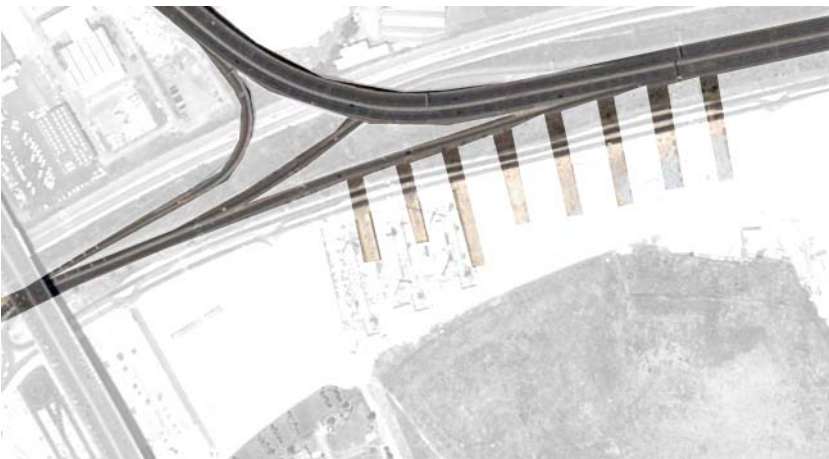
67. vuoto di confine - Roma



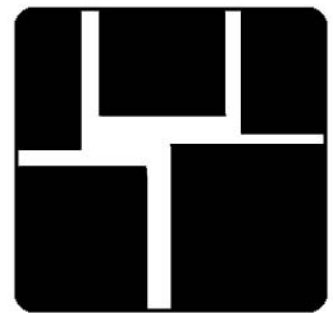
La seconda categoria elementare che si vuole prendere in considerazione è, invece, quella che attiene più specificatamente al campo architettonico della forma, nella quale il *vuoto* è inteso come *spazio bidimensionale definito dai suoi perimetri tridimensionali*.

In questo caso quello che darà aggettivazione allo spazio sarà il rapporto con i suoi confini, la sua forma e la sua dimensione fisica, di volta in volta definendo:

- *interstizio* quel vuoto in cui i perimetri tridimensionali che lo definiscono assumono più forza del vuoto stesso;

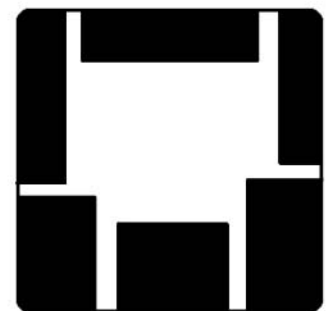


68. interstizio - Lisbona



- *corte* quel vuoto in cui i perimetri tridimensionali che lo definiscono sono evidenti almeno su tre lati e lo spazio che essi generano ha forma regolare e un rapporto più vicino all'eguaglianza tra le sue due dimensioni;

69. corte - Lisbona



- *prospettiva* il vuoto i cui perimetri tridimensionali lasciano un lato aperto o le cui dimensioni sono tali da far sembrare che uno dei lati non sia perimetrato;

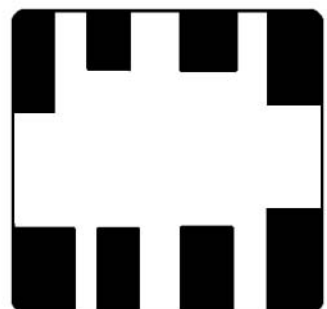


70. prospettiva - Lisbona

- *fronte* quel vuoto in cui la dimensione frontale, appunto, è prevalente, ed esso risulta unificatore degli elementi che gli si affacciano;



71. fronte - Lisbona



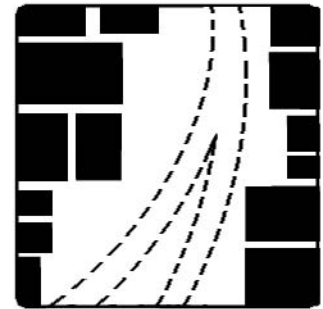
103. G. LAORENZA, *Spessori infrastrutturali*, in A CURA DI P.BARBIERI, *Infraspazi*, Roma Meltemi 2006 p.32

104. L.MICARA, *Trasformazioni...leggere*, in A CURA DI P.BARBIERI, *Infraspazi*, Roma Meltemi 2006 p.17

- *infraspazio* il vuoto che deriva le sue caratteristiche dimensionali non tanto da perimetri tridimensionali, quanto dalle infrastrutture, che ne segnano i confini. Sono questi gli spazi, i cosiddetti *spessori infrastrutturali*¹⁰³, che nascono dalla sovrapposizione del tessuto urbano tradizionale o delle sue frange limitali con le nuove infrastrutture veloci, sempre più indifferenti al carattere morfogenetico dei territori che attraversano. *La frizione tra i due diversi sistemi crea degli spazi nuovi*¹⁰⁴, che oggi sempre più sono oggetto di attenzione progettuale.

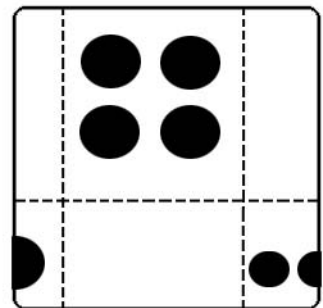


72. infraspazio - Lisbona



- *oggetti nel vuoto* quegli spazi che superano dimensionalmente i propri confini e che sembrano piuttosto avvolgere uno o più elementi tridimensionali che vi sono inseriti, i quali diventano essi stessi elementi misuratori e caratterizzanti dello spazio che occupano nonché del paesaggio stesso.

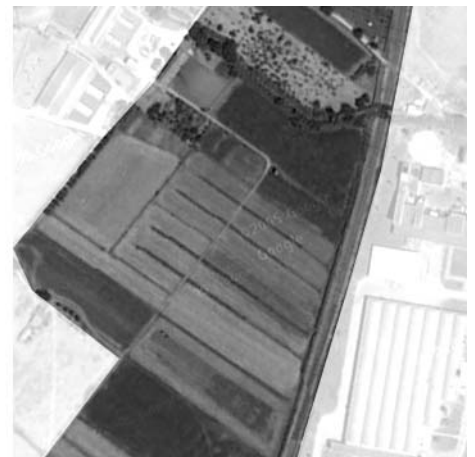
73. oggetti nel vuoto - Lisbona



L'ambiguità di senso, infine, che De Sola Morales attribuisce ai *terrain vagues* (di assenza e di promessa contemporaneamente) porta a considerare la terza categoria elementare: quella dell'*esperienza*, in cui si valuta il ruolo che il vuoto di volta in volta assume, appunto, nell'esperienza - intesa come sperimentazione, attività, uso, trasformazione - del suo stesso spazio da parte dell'uomo.

In questo caso quello che definirà la qualità di questi spazi sarà quindi il *tipo* e l'*intensità* di appropriazione antropica che essi accolgono, e diremo:

- *vuoto progettato* per definire quei vuoti che non solo hanno assunto una funzione ben precisa, ma sono stati anche trasformati, progettati per assolverla;



74. vuoto progettato - Lisbona

- *vuoto occupato* per quelli in cui la funzione che hanno assunto è testimoniata dalla presenza di oggetti e strutture temporanee, precarie ed effimere, prive di una progettualità di base e quindi, in qualche modo, spontanee;



75. vuoto occupato - Lisbona



AMBITI LINEARI DI PAESAGGIO

L'osservazione dei paesaggi europei attraverso le linee ferroviarie, e la loro successiva analisi effettuata attraverso le categorie interpretative del vuoto e del ritmo, portano ad individuare degli *ambiti lineari di paesaggio*, ovvero dei tratti sequenziali di sezioni ferroviarie che, seppur variando nel loro spessore e nella loro organizzazione, possono essere intesi come unità molteplici - ambiti, appunto - perché è stata riconosciuta la loro appartenenza ad una medesima melodia di paesaggio.

La successione di melodie, dunque, corrisponde ad una successione di *ambiti lineari di paesaggio* nella quale, ad una scala più ampia, si può rileggere un ritmo di variazione scandito dalle sezioni di confine tra una melodia e l'altra, tra un ambito e il seguente.

In questa lettura il tradizionale binomio città-campagna viene meno, e l'analisi territoriale si compone piuttosto di una successione lineare di ambiti differenti, ciascuno identificato da un lato attraverso la frequenza e la dimensione dei vuoti che lo compongono, dall'altro dall' ampiezza e dal ritmo della melodia di paesaggio che lo caratterizza.

La classificazione di questi ambiti avviene dunque attraverso la misurazione della loro velocità ritmica e, come si trattasse di movimenti musicali, li distinguerà in *allegro*, *adagio* o *largo* a seconda del valore di durata che caratterizza gli elementi che lo compongono.

Nel caso di un ambito largo questo sarà caratterizzato, prendendo ancora una volta in prestito termini e significati dal campo musicale, da un andamento sostenuto, da una successione ampia tra gli elementi, a loro volta generalmente di lunga durata.

78. G.F.HANDEL, *largo*

LARGO
Composed by George Frideric Handel
© Copyright 1995 Cherry Bosthen Music Limited, 89 Firth Street, London W1.
All Rights Reserved. International Copyright Secured.

Slow
mf

Questa definizione, di nuovo, ha comunque uno stretto rapporto con il valore fisico-dimensionale dello spazio, in cui il vuoto tende a dilatarsi e a prevalere sul pieno, rallentando così il ritmo di successione degli elementi, così come si rarefa la cadenza delle note sullo spartito musicale.

Allo stesso modo un *adagio* sarà un ambito in cui la successione degli elementi che lo compongono avviene con una velocità più serrata rispetto ad un *largo* e gli elementi stessi hanno una durata minore.

1. Ouverture-Adagio

Adagio W. A. Mozart / G. Buchner (Bearb.)

79. W.A. MOZART, *Ouverture-Adagio*

Nella trasposizione spaziale della terminologia musicale, il concetto di durata diventa in un certo senso bidimensionale: non solo gli elementi dell'*ambito lineare* sono più corti, ma diminuisce anche il loro spessore.

Questo perché al cambiamento di rapporto tra pieni e vuoti che caratterizza, ad esempio, il passaggio da un ambito *largo* ad uno *adagio* si assiste ad un contemporaneo cambiamento della profondità della visuale: tanto più i vuoti prevalgono sui pieni tanto più la visuale si allarga coinvolgendo sezioni più ampie di paesaggio, e viceversa.

Ancor più veloce sarà il succedersi degli elementi in un *allegro*, i cui elementi avranno durata più breve.

80. W.A. MOZART, *Allegro*

W. A. Mozart

Allegro

Questo tipo di analisi del territorio permette di confrontare i paesaggi europei su larga scala, e mette in evidenza come la varietà e la differenza - intese in senso di distinguibilità ed identità - che li caratterizzano, abbiano origine non solo dalla evidente diversità morfologica, ma anche e soprattutto dalla eterogeneità culturale del territorio europeo nel suo complesso.

Innanzitutto appare evidente il diverso rapporto che di volta in volta la ferrovia instaura con il territorio che attraversa: ad Amsterdam e a Roma penetra la città, partendo dal centro e piegandosi più volte per 'infilarsi' nel tessuto urbano, mentre a Lisbona ed ancor più a Dublino la ferrovia è marginale rispetto al cuore cittadino e, anche per questo, ha uno sviluppo estremamente più lineare.

Non solo, ma in questi ultimi due casi c'è un altro fattore di separazione tra il percorso ferrato e il paesaggio urbano: per lunghi tratti, infatti, la sezione ferroviaria è scavata e, anche se non completamente interrata, impedisce la visione del tessuto urbano attraversato.

Questo implica, tra l'altro, una notevole diminuzione del ritmo di scansione degli elementi, un rallentamento delle rispettive melodie urbane che creano dunque degli ambiti *adagio*.

La successione di ambiti differenti è più serrata nel paesaggio olandese, denunciandone la compromissione - intesa nel senso positivo di convivenza tra elementi differenti - e si fa via via più dilatata nel paesaggio portoghese e in quello italiano per arrivare ad essere praticamente ridotta ad un'alternanza nel paesaggio irlandese, che risulta essere quindi il più semplice, il meno stratificato.

Come per le *melodie di paesaggio* e per la *scheda dei vuoti*, anche la *carta degli ambiti lineari di paesaggio* ci porta a confrontare i vari territori dal punto di vista della simmetria e anche in questo caso il paesaggio irlandese risulta il più compatto, il più unitario, con una sostanziale simmetria continua.

Nel caso di Roma, invece, la simmetria riguarda gli ambiti più lenti, mentre quelli più veloci (che corrispondono con il territorio urbano) sono totalmente asimmetrici, come

avevamo già visto nella *scheda dei vuoti* in modo particolare.

A Lisbona e a Amsterdam , infine, la simmetria dei tratti urbani viene meno poi all'esterno, dove la successione degli ambiti scorre, slitta e crea un rapporto spesso asimmetrico tra un fronte e l'altro.

Anche quegli *ambiti lineari* che hanno la stessa velocità raccontano però paesaggi estremamente diversi a seconda della linea ferroviaria a cui fanno riferimento.

81. ambiti lineari di paesaggio
Amsterdam

82. ambiti lineari di paesaggio
Lisbona

83. ambiti lineari di paesaggio
Roma

84. ambiti lineari di paesaggio

amsterdam_ambiti lineari di paesaggio



lisbona_ambiti lineari di paesaggio



roma_ambiti lineari di paesaggio



dublino_ambiti lineari di paesaggio



Largo: il vuoto prevalente

Proviamo infatti a confrontare tra loro degli stralci di paesaggio che, pur essendo tutti appartenenti ad *ambiti lineari di paesaggio 'larghi'*, sono collocati lungo diverse linee ferroviarie.



L'ambito largo olandese, pur essendo morfologicamente privo di elementi distinguibili, è profondamente connotato dall'intervento antropico, dalla 'colonizzazione ordinata del vuoto' che avviene non solo attraverso la costruzione del pieno, ma anche e soprattutto attraverso il disegno di suolo, l'utilizzo dell'elemento vegetale come materia di progettazione del paesaggio allo stesso modo e con le stesse regole con le quali si organizza l'elemento costruito.

Un territorio del genere racconta e nello stesso tempo deriva dall'atteggiamento culturale olandese nei confronti del paesaggio: intervento, trasformazione, esplicita appropriazione antropica degli spazi, vuoti o pieni che essi siano, senza alcuna differenza.

Il risultato è un paesaggio dichiaratamente antropizzato, ma nel quale l'elemento naturale e l'elemento artificiale, essendo entrambi progettati, manipolati ed ordinati con i medesimi criteri, convivono senza alcuna conflittualità divenendo, quando l'uno e quando l'altro, alternativamente, elementi di orientamento, componenti della riconoscibilità del territorio.

85. ambito largo
Amsterdam-Rotterdam



86. costuito
Amsterdam-Rotterdam



87. vuoto
Amsterdam-Rotterdam



L'ambito largo irlandese, all'opposto, racconta una tradizione culturale nei confronti del paesaggio estremamente diversa.

88. ambito largo
Dublino-Cork

Anche in questo caso il territorio è morfologicamente poco segnato: i quasi impercettibili movimenti collinari che lo disegnano non hanno mai variazioni di rilievo e per questo non costituiscono elemento di orientamento, ma anzi lo rendono particolarmente indifferenziato.

L'appropriazione antropica è totale, eppure in maniera completamente differente rispetto al caso olandese. Qui, infatti, l'intervento di trasformazione viene mimetizzato, non ridisegna il suolo con geometrie regolari quanto piuttosto ne sottolinea l'andamento naturale, creando un ritmo sinuoso che, nella continua ripetizione, aumenta l'indifferenziazione ed il disorientamento finale, nel pieno rispetto della tradizione paesaggistica anglosassone.



89. costruito
Dublino-Cork

La dimensione stessa degli ambiti larghi, la mancanza di alternanza con altre velocità, racconta di un territorio che viene conquistato con singoli oggetti, collocati lungo le strette vie ancora tradizionalmente 'di campagna', senza alcuna agglomerazione, se non nei pressi delle città maggiori: un'appropriazione che deriva da un'economia ancora prevalentemente agricola.

La profonda dissonanza tra questo paesaggio extraurbano e quello urbano, che appare invece disegnato, soprattutto nelle aree periferiche, con rigide geometrie razionali, dimostra la differenza di atteggiamento che caratterizza l'intervento sull'elemento naturale - mimetico, sinuoso - rispetto a quello sull'elemento artificiale, e costituisce un paesaggio in cui i due elementi convivono confrontandosi continuamente, caratterizzato di volta in volta dal prevalere dell'uno sull'altro.



90. vuoto
Dublino-Cork

Gli ambiti larghi portoghesi e italiani, invece, sono morfologicamente molto segnati ed entrambi caratterizzati dalla presenza del fiume che diviene elemento, assieme all'andamento dei rilievi, di orientamento e connotazione.

Il tracciato ferroviario da Lisbona ad Entroncamento si colloca come elemento di confine tra il territorio collinare dell'interno e la pianura fluviale del Tago.

Gli ambiti larghi che vi si possono individuare, di conseguenza, sono per lo più asimmetrici ed il paesaggio varia profondamente a seconda del fronte considerato.



91. ambito largo
Lisbona-Entroncamento

Al movimento sinuoso e tridimensionale del fronte interno si contrappone la continua distesa piana del fronte fluviale, in cui la direzione perpendicolare della tessitura agricola funge da elemento misuratore e talvolta il fiume stesso appare nel suo percorso parallelo alla linea ferroviaria divenendo elemento primario dell'identità di paesaggio.

92. velocità diverse
Lisbona-Entroncamento

L'intervento antropico su questo territorio è profondamente condizionato dai suoi caratteri morfologici e gli insediamenti che si distribuiscono lungo il percorso, prevalentemente sul fronte interno, sono estremamente differenziati: dai grandi complessi industriali alle aziende vinicole, alle residenze extraurbane, con una notevole variazione ritmica e dimensionale.





Lungo il percorso tra Roma e Firenze gli ambiti larghi sono scanditi dal grande numero di gallerie, che creano un ritmo e diventano elementi di orientamento. Inoltre per un lungo tratto l'autostrada e il fiume affiancano la ferrovia, sottolineando l'asimmetria tra i fronti ferroviari.

93. ambito largo
Roma-Firenze

A differenza di quanto avviene lungo la linea portoghese, in questo caso il percorso ferroviario non viaggia sempre parallelo al fiume, ma spesso lo attraversa, ribaltando così il rapporto asimmetrico più volte; allo stesso tempo anche il disegno morfologico del suolo crea un'alternanza, spesso in corrispondenza delle gallerie, tra i due fronti ferroviari.

Le enclave di pianura tra la ferrovia ed i rilievi collinari accolgono gli insediamenti extraurbani: aziende agricole, centri urbani minori, caratterizzati da una disposizione prevalentemente perpendicolare alla ferrovia e a questa sempre tangente e mai di attraversamento.

94. perpendicolarità e tangenza
Roma-Firenze



Il confine: sezione di passaggio

In questo tipo di racconto dei paesaggi europei assumono particolare interesse le sezioni di passaggio tra un ambito e l'altro che si propongono a sostituzione dei tradizionali confini tra città e territorio extraurbano.

Laddove la dissoluzione di questi ultimi, causata dalla diffusione del tessuto urbano, per lo più proprio lungo i sistemi lineari di infrastrutturazione territoriale, non ha portato ad una trasformazione territoriale senza regole quanto piuttosto ha creato nuovi paesaggi, in cui le regole sono di natura differente rispetto al passato.

Superati ed in parte annullati i confini fisici delle mura, dei fossati ed anche dei più recenti anelli viari, la città ed il territorio, in maniera che può definirsi quasi "autonoma", creano nuovi elementi di reciproca distinzione.

Non più continui ma piuttosto puntuali e tutt'al più lineari, non più solo fisici, ma anche talvolta individuabili in processi di progressione, i nuovi confini sono di volta in volta più evidenti quanto più necessari e, di nuovo, testimoniano della diversità di reazione ai fenomeni trasformativi di ciascuno dei territori europei analizzati.

Questa caratteristica di puntualità e di moltitudine che attiene ai nuovi confini tra melodie di paesaggio differenti li associa non più alle tradizionali mura, quanto piuttosto alle porte di accesso/uscita dalle città tradizionali.

Come le porte, infatti, essi si collocano lungo le principali linee di infrastrutturazione territoriale e si moltiplicano proprio a causa del progressivo aumento dei tracciati del movimento, dando un numero sempre maggiore di 'soluzioni' di passaggio.

Ed ecco che allora, laddove, come nel paesaggio olandese, le aree urbane sono particolarmente dilatate e la continuità ritmica di cui abbiamo parlato mette in crisi l'evidenza fisica dei margini urbani, il confine allora si fa segno evidente, inconfondibile scavo che ricorda i fossati medievali: il lungo tratto in sotterraneo che conduce alla stazione dell'aeroporto di Schipol è infatti l'evento che sottolinea l'uscita da Amsterdam in modo inequivocabile.



95. il confine segnalato
Schipol, Amsterdam

Al contrario in Irlanda, dove il fenomeno della diffusione urbana è molto meno presente e l'elemento vegetale si differenzia da quello costruito non solo per materia, ma anche per regole di composizione, i margini urbani assumono evidenza fisica di per sé, senza alcun bisogno di un segno-confine.

In questo caso, dunque, il confine fisico non esiste, ma si trasforma in processo, pur rimanendo estremamente chiaro ed evidente.

96. il confine senza segni
Dublino



A Lisbona, invece, il racconto della città avviene attraverso la serie progressiva degli spazi vuoti che affiancano la ferrovia e ne "sostengono" il segno sottile rendendolo visibile; la loro dimensione è tale da trasformarli in misuratori del ritmo urbano e la loro struttura è sempre ben identificabile. Se pure nascono come spazi di risulta, essi assumono comunque un carattere sempre definito e leggibile.



97. vuoti misuratori
Lisbona

In questo caso, dunque, il confine è segnato dal mutamento dei rapporti tra pieni e vuoti.

Così il passaggio tra "città" e "campagna" può essere individuato non tanto e non solo nell'opposizione vuoto-pieno, quanto nel cambiamento di rapporto tra le due categorie: se definiamo città quel territorio in cui il vuoto è un interno, che sempre ritrova nel pieno una definizione ed i propri perimetri di individuazione, e che diventa strumento di misurazione delle distanze spaziali, all'opposto la "campagna" è il territorio in cui è il pieno ad assumere il ruolo di misura dello spazio, l'interno che necessita del vuoto per essere definito, mentre il vuoto diviene perimetro esterno.

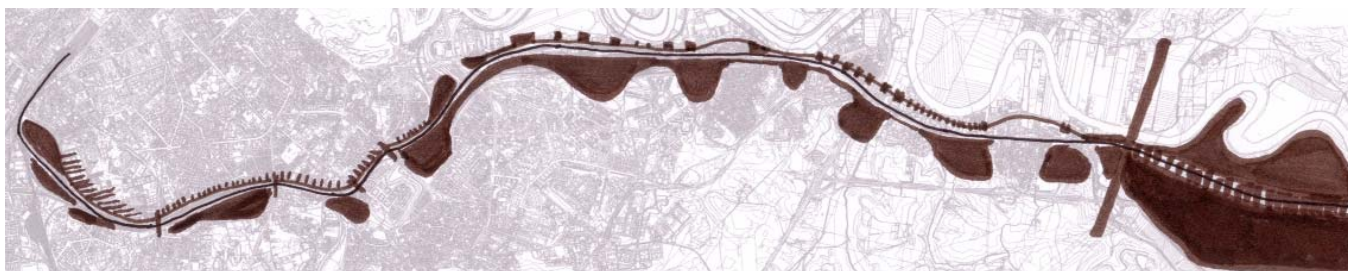
98. confine: mutamento di rapporti
Lisbona



Nel caso di Roma, invece, è la stessa linea ferroviaria ad essere confine, e non tra città e campagna, ma tra tessuti urbani fortemente differenti. Questo risulta evidente dal fatto che lo scenario, il racconto urbano che ci si prospetta da uno dei due fronti della ferrovia è profondamente diverso per ritmo ed organizzazione da quello del fronte opposto.

E allora è proprio questa asimmetria a denunciare il ruolo di margine della ferrovia: da un lato la città densa si affaccia sul fronte ferroviario mediata e misurata dall'infrastruttura (prima la tangenziale, poi la Salaria) ed è questo segno lineare ad unire i vuoti trasversali, frammentati e disomogenei, che altrimenti non avrebbero la forza di misurare il territorio urbano; dall'altro lato, invece, la trama del racconto urbano è definita dall'alternarsi di ampi tratti di spazi vuoti generalmente disorganizzati e "vaghi", e piccole aree di costruito, ciascuna caratterizzata da elementi e organizzazione propri.

99. asimmetria
Roma



Quello che accomuna questi due fronti urbani è il loro punto finale: il margine dell'espansione urbana è segnato dalla linea aerea dei cavi elettrici ad alta tensione.

Un segno debole, un passaggio che colpisce proprio per l'inconsistenza fisica dell'oggetto che ne costituisce il confine, contrapposta alla sua forza funzionale.

100. confine aereo
Roma



Pur nella profonda differenziazione che li caratterizza, dunque, esistono ancora dei confini chiari, leggibili, anche se di natura profondamente diversa da quelli tradizionali. E queste differenze notevoli che si possono riscontrare tra uno e l'altro in realtà non sono altro che, contemporaneamente, conseguenza e dimostrazione della varietà che contraddistingue i paesaggi europei nel loro complesso.

Allo stesso tempo questa varietà denuncia il carattere 'involontario' e direi quasi 'inconsapevole' dei nuovi confini europei.

Mentre le mura delle città medievali, il ring di Vienna e tutti i confini tradizionali che segnavano il passaggio tra la città e il territorio extraurbano del passato avevano un ruolo 'teatrale' di esibizione di unità, forza militare, politica, e religiosa¹⁰⁵, e anche per assolvere questo compito di rappresentazione erano stati progettati, i nuovi confini sono invece 'spontanei', nascono come conseguenza piuttosto che esigenza, e proprio per questo si moltiplicano in numero e in qualità, perdendo quella funzione unificante che era loro propria.

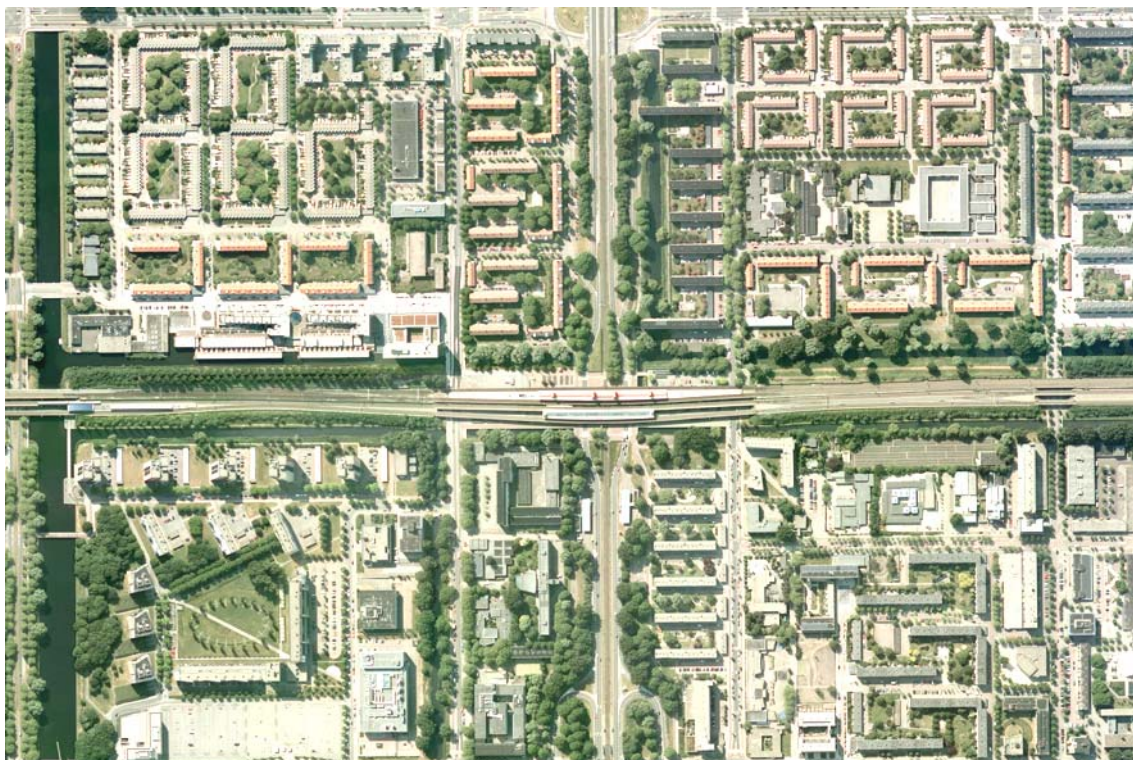
105. E. TURRI, *Il paesaggio e il silenzio*, Venezia Marsilio 2004, p.99 e segg.

IL RUOLO DELLA FERROVIA NEL PAESAGGIO URBANO

Abbiamo già visto come, dalle carte degli *ambiti lineari di paesaggio*, emergano alcune diversità nel rapporto che ciascuna delle linee ferroviarie analizzate instaura con il paesaggio urbano che attraversa. Confrontando queste carte con quelle delle melodie di paesaggio e con quelle dei vuoti si può esplicitare ancor più chiaramente il ruolo che la ferrovia assume di volta in volta nei confronti della città, raccontando così le differenti reazioni e trasformazioni che questa ha portato e continua a portare nel suo confronto continuo con il tessuto urbano.

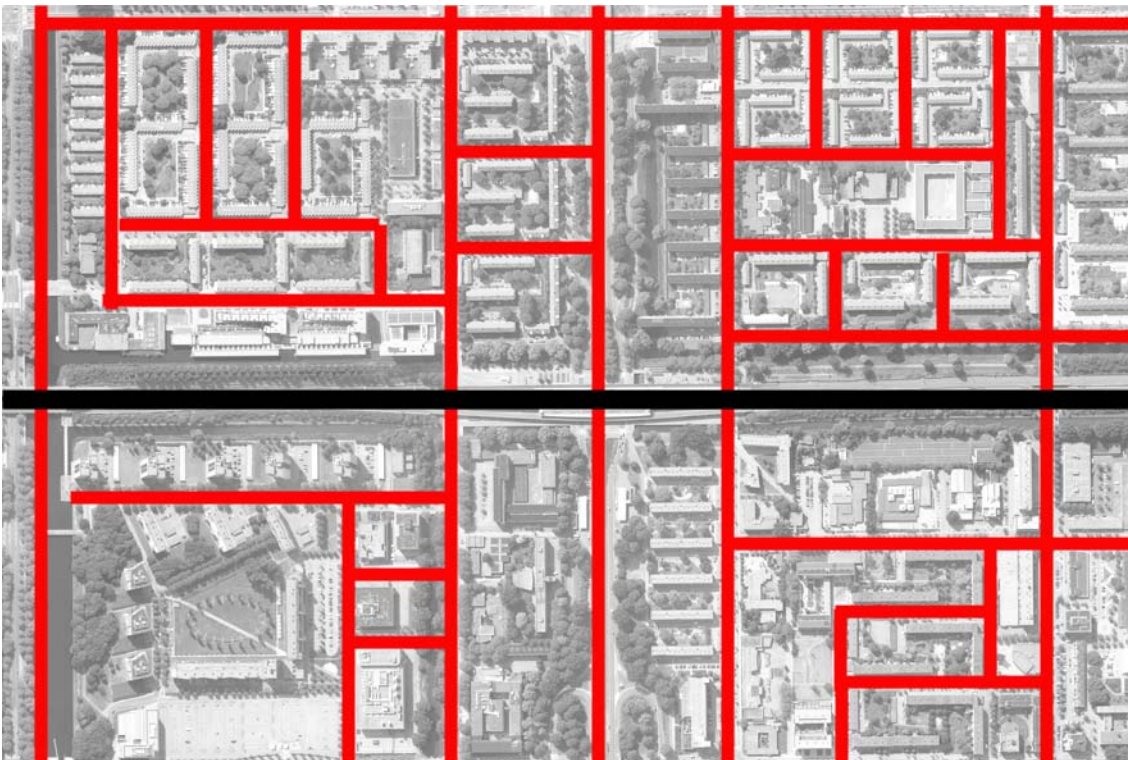
Dopo aver attraversato il centro storico correndo parallelo ad uno dei viali principali della città - e quindi offrendo la vista 'rappresentativa' degli edifici piuttosto che quella, più frequente, del loro retro - il tracciato ferroviario di Amsterdam si piega e si insinua all'interno di una zona di servizi terziari per poi piegare nuovamente a costituire l'ossatura centrale dello sviluppo urbano più recente ed avviarsi verso il confine del tunnel di Schipol, affiancato, nel tratto finale, dalle grandi arterie stradali regionali e nazionali.

101. ferrovia come asse regolatore
Amsterdam



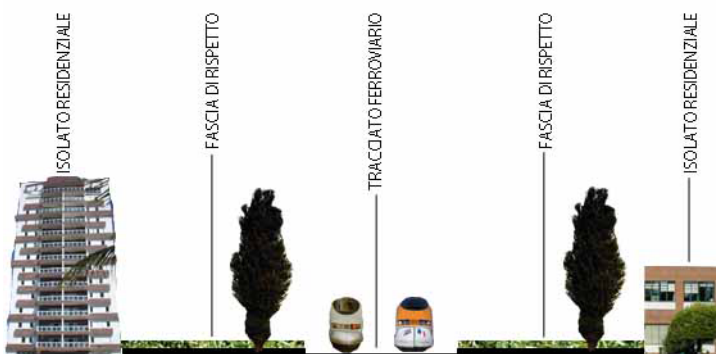
Tutto il sistema risulta perfettamente integrato: il rapporto con la residenza è risolto con la creazione di barriere regolari di verde, oltre le quali, comunque, la città si sviluppa assumendo il tracciato ferroviario come asse regolatore, in una perpendicolarità ordinata in cui la scansione è data dall'alternanza di arterie stradali ed isolati residenziali.

102. ferrovia e struttura urbana
Amsterdam



La sezione caratteristica mostra la presenza costante di una 'fascia di rispetto' abbastanza ampia che però, piuttosto che creare una separazione netta tra la linea ferroviaria e l'edificato urbano, sottolinea la compromissione assolutamente priva di conflittualità tra i due elementi.

103. sezione tipica
Amsterdam



In questo sistema il punto di crisi, inteso come momento in cui il rapporto con la città cambia improvvisamente senza che sia possibile coglierne le nuove regole, è il nodo ferroviario.

Punto di passaggio tra la città storica e le aree di più recente espansione, questa area non contiene in sé quelle informazioni e quegli elementi che costituiscono il racconto ferroviario di Amsterdam. Nell'attraversarla si perdono le capacità di misura e di orientamento che invece caratterizzano il resto del percorso.

In questo tratto la trasversalità che si riscontra in tutto il resto del percorso viene negata, non c'è più simmetria tra i due fronti e si perde lo stretto rapporto tra tessuto urbano e tracciato ferroviario.

104. punto di crisi
Amsterdam



105. asimmetria
Roma

L'asimmetria tra i due fronti ferroviari diventa invece elemento caratterizzante del rapporto tra linea ferroviaria e tessuto urbano romano. Abbiamo già detto del ruolo di confine che in questo caso assume il tracciato ferroviario, sostenuto via via da differenti sistemi lineari che gli si affiancano: prima le mura, poi la tangenziale, poi la via Salaria.



Alla regola costante che questi sistemi lineari generano lungo il fronte interno, si contrappone la frammentazione, lo sfaldamento, la successione disordinata del fronte esterno.



106. asimmetria
Roma

E' la ferrovia stessa, quindi, ad essere punto di crisi nella città: dalla stazione fino all'attraversamento dell'Aniene il tracciato funziona come linea di demarcazione tra sistemi differenti, punto di passaggio tra ritmi diversi, confine tra due brani di città che condividono tra loro solo la completa autonomia, nelle proprie regole compositive, dalla linea ferroviaria stessa.

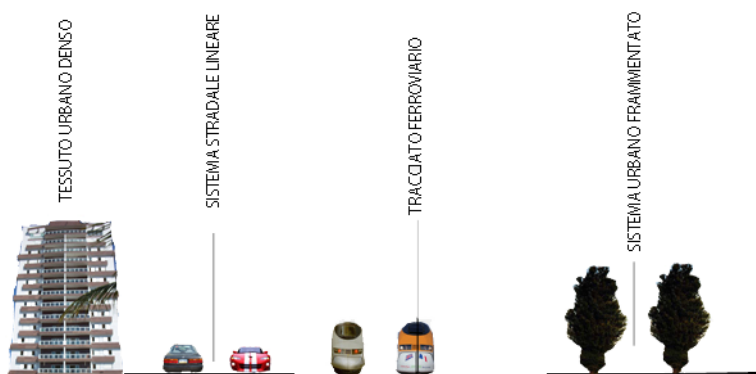
107. asimmetria
Roma



Nel tratto lungo la Salara il ruolo di confine viene in parte negato dalla linearità del tracciato. L'asimmetria qui ha origini di carattere morfologico: da un lato il sistema misto residenziale-terziario che si sviluppa nella piana tra la Salara e il fiume e ne segue l'andamento lineare; dall'altra la sequenza sinuosa dei rilievi naturali e l'alternanza tra ampi tratti liberi e piccoli insediamenti residenziali periferici, ciascuno organizzato con un proprio sistema autonomo.

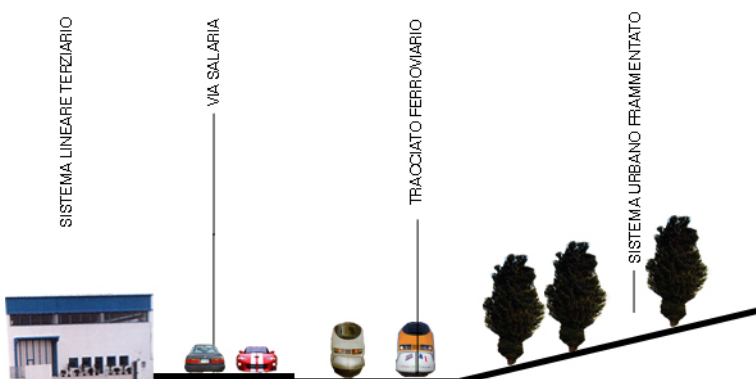
108. asimmetria
Roma





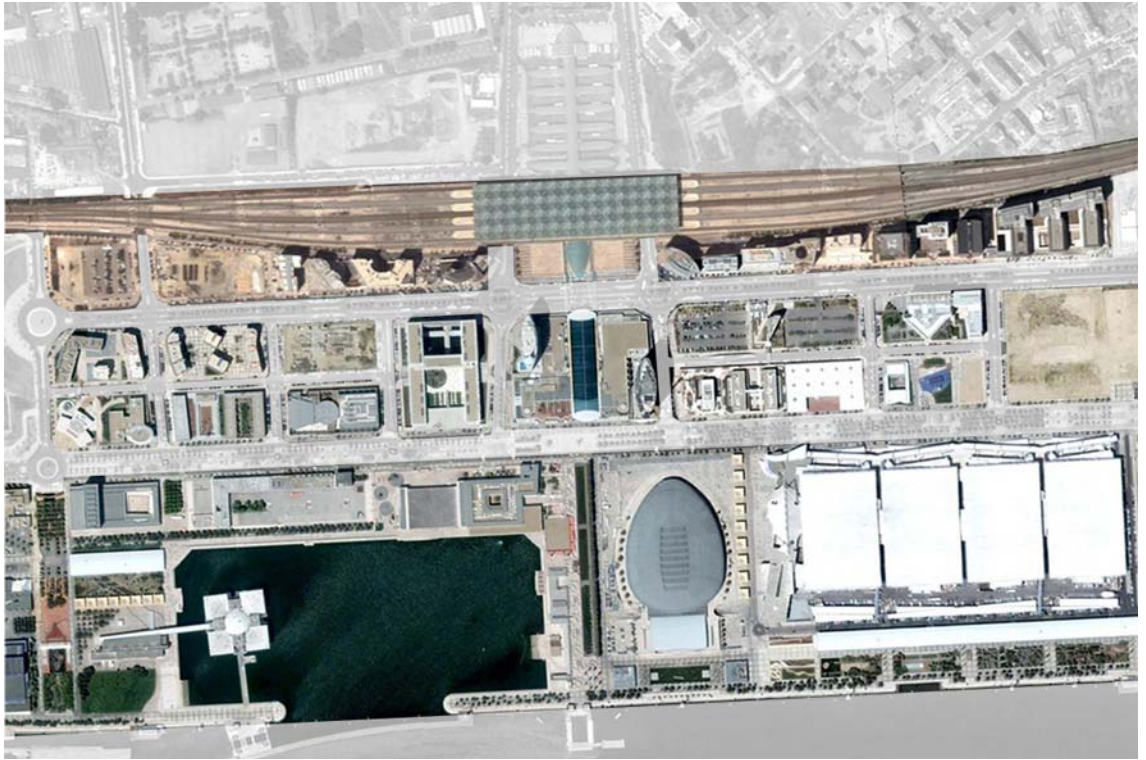
109. sezione tipica tratto urbano
Roma

Delle due sezioni tipiche, entrambe caratterizzate da una mancanza di simmetria tra i fronti ferroviari, quella relativa al tratto più propriamente urbano del tracciato ne evidenzia l'ampiezza, lo spessore marcato; un elemento che, aggiungendo forza al segno, non fa che aumentarne la forza separatrice.



110. sezione tipica via Salaria
Roma

E questo anche perché, malgrado le sue dimensioni, in nessun caso la linea ferroviaria romana instaura con il tessuto edificato che attraversa un rapporto di integrazione, come quello che si può riscontrare ad Amsterdam, o di derivazione, come nel caso di Lisbona, dove tutto il nuovo quartiere dell'Expò, nato attorno alla nuova stazione de Oriente, assume il tracciato ferroviario come asse geometrico principale e vi si affaccia direttamente, eliminando qualsiasi elemento di mediazione tra edificio e strada ferrata, quasi come se quest' ultima fosse il viale principale di accesso alla città.



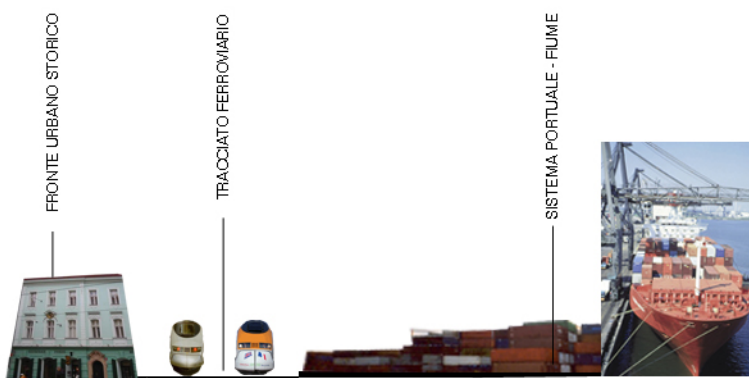
111. derivazione
Lisbona

Mentre nel primo tratto - quello che attraversa il tessuto urbano storico - il tracciato ferroviario è spesso scavato, spinto in basso quasi a volersi nascondere per non interrompere lo stretto rapporto tra il fiume e la città, e solo per brevi tratti si innalza a mostrare il paesaggio urbano, man mano che raggiunge le aree di edificazione più recente il tracciato si scopre, emerge a conquistare un ruolo sempre più importante, quasi a raccontare l'evolversi nella storia del rapporto tra infrastruttura e tessuto urbano.

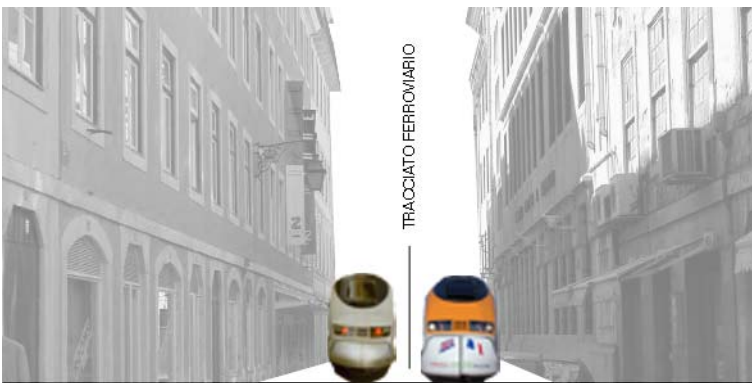
112. racconto urbano
Lisbona



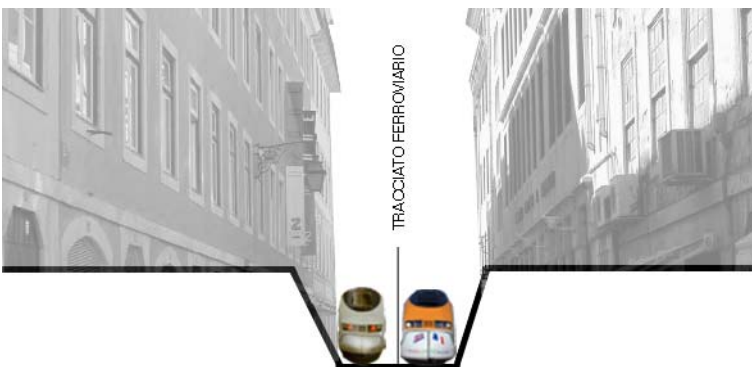
La sequenzialità del percorso e della variazione del suo rapporto con l'intorno è tale da creare una successione di sezioni - ciascuna con una durata tale da poter essere definita 'tipica' - che nel complesso sviluppano l'intero racconto dell'attraversamento urbano.



113. sezioni in sequenza 01
Lisbona



114. sezioni in sequenza 02
Lisbona

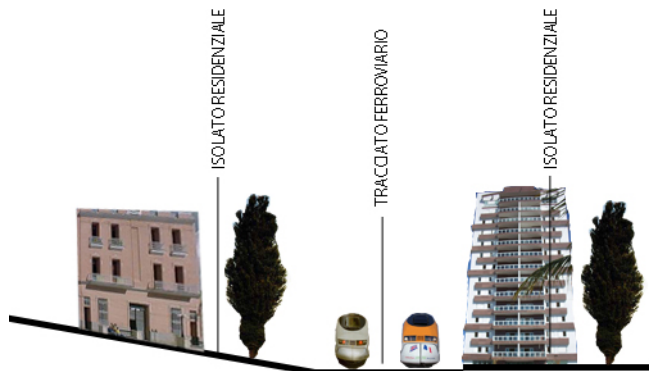


115. sezioni in sequenza 03
Lisbona

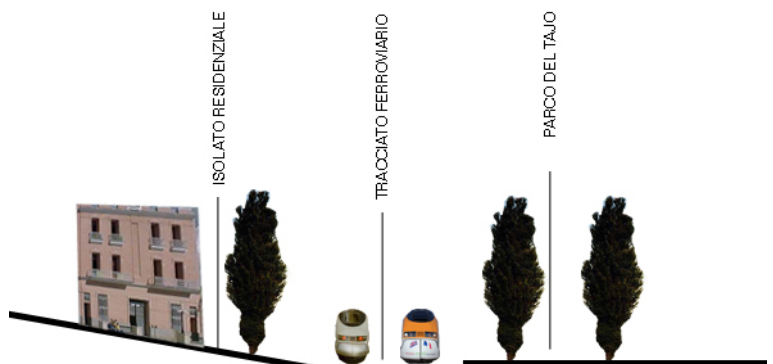
116. sezioni in sequenza 04
Lisbona



117. sezioni in sequenza 05
Lisbona



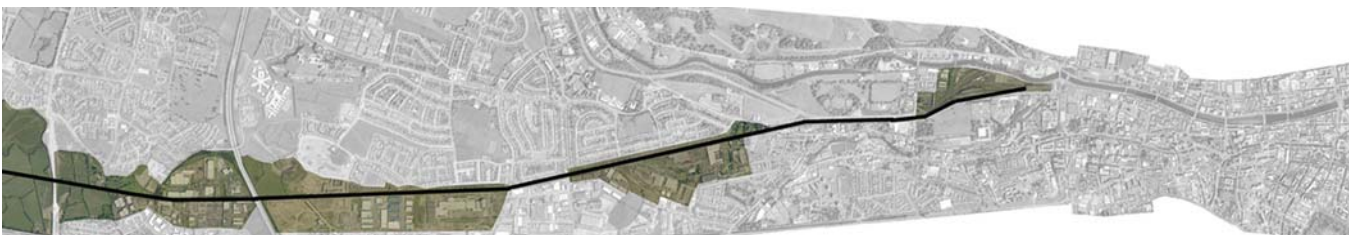
118. sezioni in sequenza 06
Lisbona



In questa successione è evidente l'alternarsi tra sezioni simmetriche e asimmetriche che descrivono un rapporto tra linea ferroviaria e tessuto urbano non costante, in continua trasformazione, eppure sempre caratterizzato da una forte inter-dipendenza e connessione tra i due elementi.

Malgrado esistano tratti in cui la posizione a quota inferiore del tracciato ferroviario impedisce la visione della città dal treno, infatti, il racconto generale del paesaggio urbano è chiaro e permette di comprendere i suoi sviluppi e le sue relazioni.

All'inverso, nel caso di Dublino, la ferrovia non è assolutamente in grado di raccontare in modo esaustivo il paesaggio urbano. Il fatto stesso che la linea ferrata sia così periferica rispetto al centro storico della città ne limita fortemente le capacità descrittive. A questo si aggiunge il fatto che gran parte del percorso è parzialmente interrato e offre quindi una visuale praticamente nulla.



119. tracciato periferico e nascosto
Dublino

L'impressione che ne deriva è di forte separazione tra l'infrastruttura ferroviaria ed il tessuto urbano: una mancanza di rapporto quasi totale e per nulla casuale, ma piuttosto ricercata con attenzione nella fase di pianificazione.

120. porte infrastrutturali in sequenza
Dublino

Nel generale disorientamento che questa condizione provoca, l'unico elemento di misura dello spazio sono gli attraversamenti carrabili, la cui posizione 'a ponte' rispetto alla ferrovia ne rimarca il ruolo di successive porte di avvicinamento alla città.



Nei brevi tratti in cui il tracciato ferroviario si innalza a mostrare il territorio attraversato quello che appare nella sezione asimmetrica che si genera è il tessuto residenziale periferico da un lato, e la sequenza di magazzini, fabbriche e spazi riservati alla produzione e alla distribuzione dall'altro.



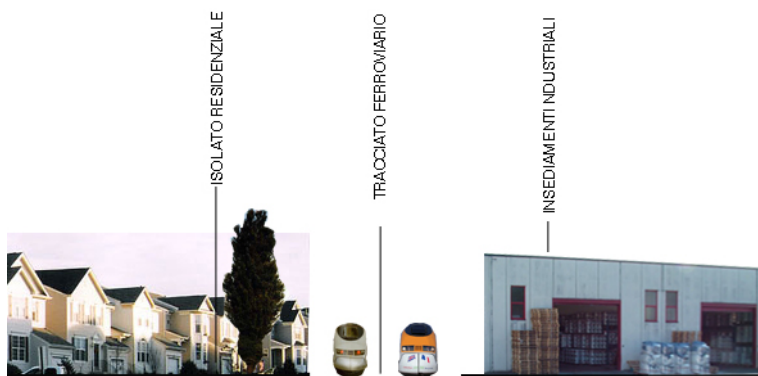
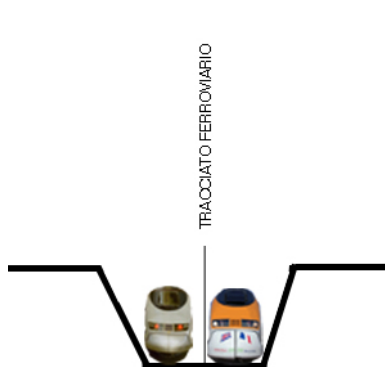
La mancanza di simmetria è resa ancora più evidente dalla netta differenziazione ritmica dei due fronti: alla cadenza serrata e regolare del lato residenziale si oppongono la variabilità e il ritmo rallentato degli edifici industriali.

Anche in questo caso, dunque, laddove la ferrovia si confronta con la città, il ruolo che essa assume nei confronti del costruito è, come a Roma, di confine, di linea di separazione tra due ambiti tipologici e funzionali differenti.

121. asimmetria funzionale e tipologica
Dublino

122. sezione tipica 01
Dublino

123. sezione tipica 02
Dublino



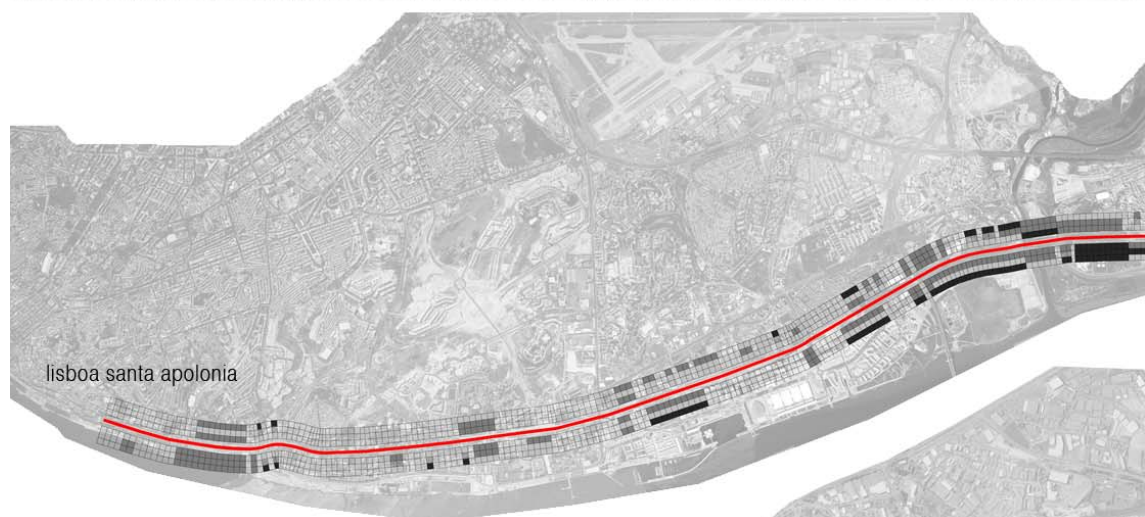
VUOTI EUROPEI A CONFRONTO

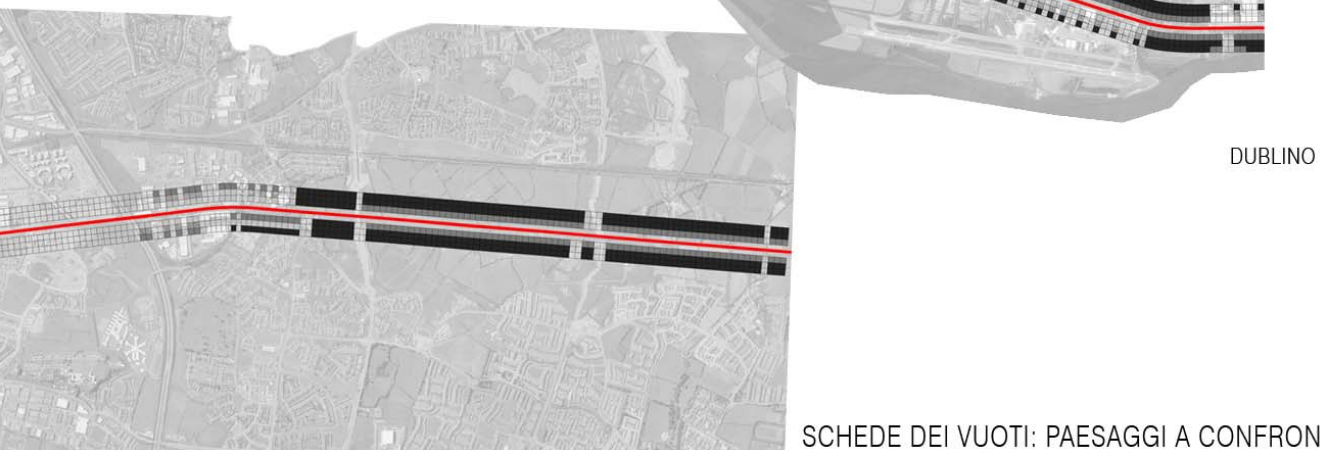
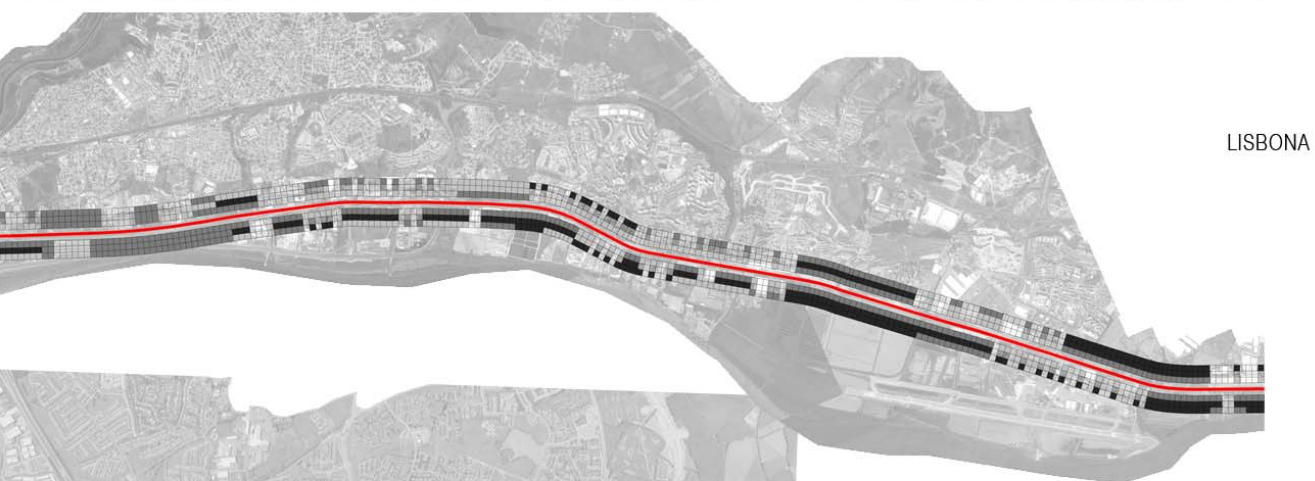
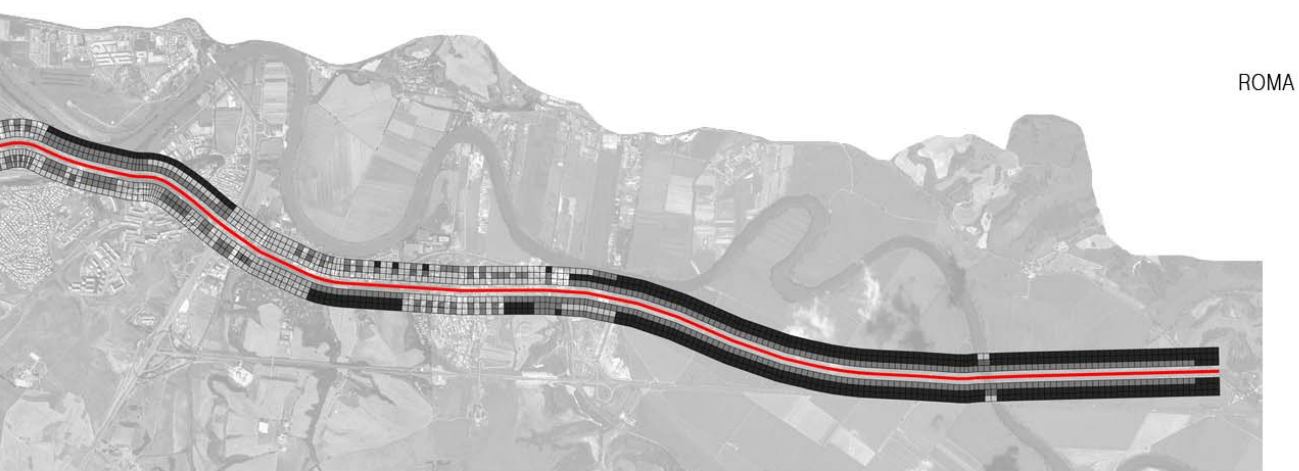
Nel mettere a confronto le carte dei vuoti relative ai quattro paesaggi europei attraversati, non solo emergono le differenti qualità di cui abbiamo appena parlato, ma si evidenziano anche le diverse caratteristiche di questi paesaggi rispetto al tema più specifico del vuoto stesso: dei suoi valori ritmici, di forma e di esperienza, così come descritti nelle tre categorie elementari che costituiscono l'ossatura sintattica delle carte.

Dalla densità di vuoti che scandisce il paesaggio olandese si arriva alla rarefazione di Dublino, passando per i paesaggi a 'densità intermedia' di Roma e Lisbona; la loro dimensione e il loro ritmo, dalla minuta regolarità di Dublino all'alternanza dimensionale di Roma, fino alla sequenza espansa di Lisbona, raccontano e mettono a paragone le diverse organizzazioni e scansioni dello spazio urbano lungo i tracciati ferroviari; la distanza tra la partenza e il primo vuoto di confine descrive la dimensione dell'espansione urbana e il successivo organizzarsi nel territorio degli insediamenti minori, mettendo in evidenza l'avanzamento di Lisbona lungo il Tago e per contrasto la contrazione di Dublino, la frammentazione dello spazio extra urbano di Amsterdam e l'opposta continuità della campagna romana.

La diversa distribuzione dei vuoti infrastrutturali - gli 'infraspazi' - all'interno di ciascun paesaggio racconta dell'integrazione di Amsterdam, contrapposta ai casi di Roma e Lisbona, dove l'incontro tra la ferrovia e le altre infrastrutture provoca spesso la nascita di vaste aree 'cuscinetto' dai perimetri incerti, segno di una conflittualità ancora in atto e non risolta. La pressoché totale assenza di questo tipo di vuoto nel tracciato irlandese testimonia, invece, di una separazione che avevamo già visto nel rapporto tra linea ferroviaria e città, ma che si ripresenta con grande evidenza anche tra l'infrastruttura ferrata e quella carrabile, individuando così nella mancata integrazione tra gli elementi che lo compongono la caratteristica precipua di questo paesaggio.

Il riconoscimento culturale del vuoto come elemento di formazione del tessuto urbano, raccontato ad Amsterdam dalla frequenza di vuoti progettati, si incontra nuovamente a Dublino e tende invece a perdersi a Lisbona e ancor di più a Roma, dove appare evidente il ruolo marginale che è stato ed è affidato allo spazio non costruito nella composizione della città: il vuoto è in questo caso semplicemente la conseguenza, ciò che rimane, il negativo del pieno e non assume quasi mai valore progettuale di per sé.





SCHEDE DEI VUOTI: PAESAGGI A CONFRONTO

MELODIE EUROPEE A CONFRONTO

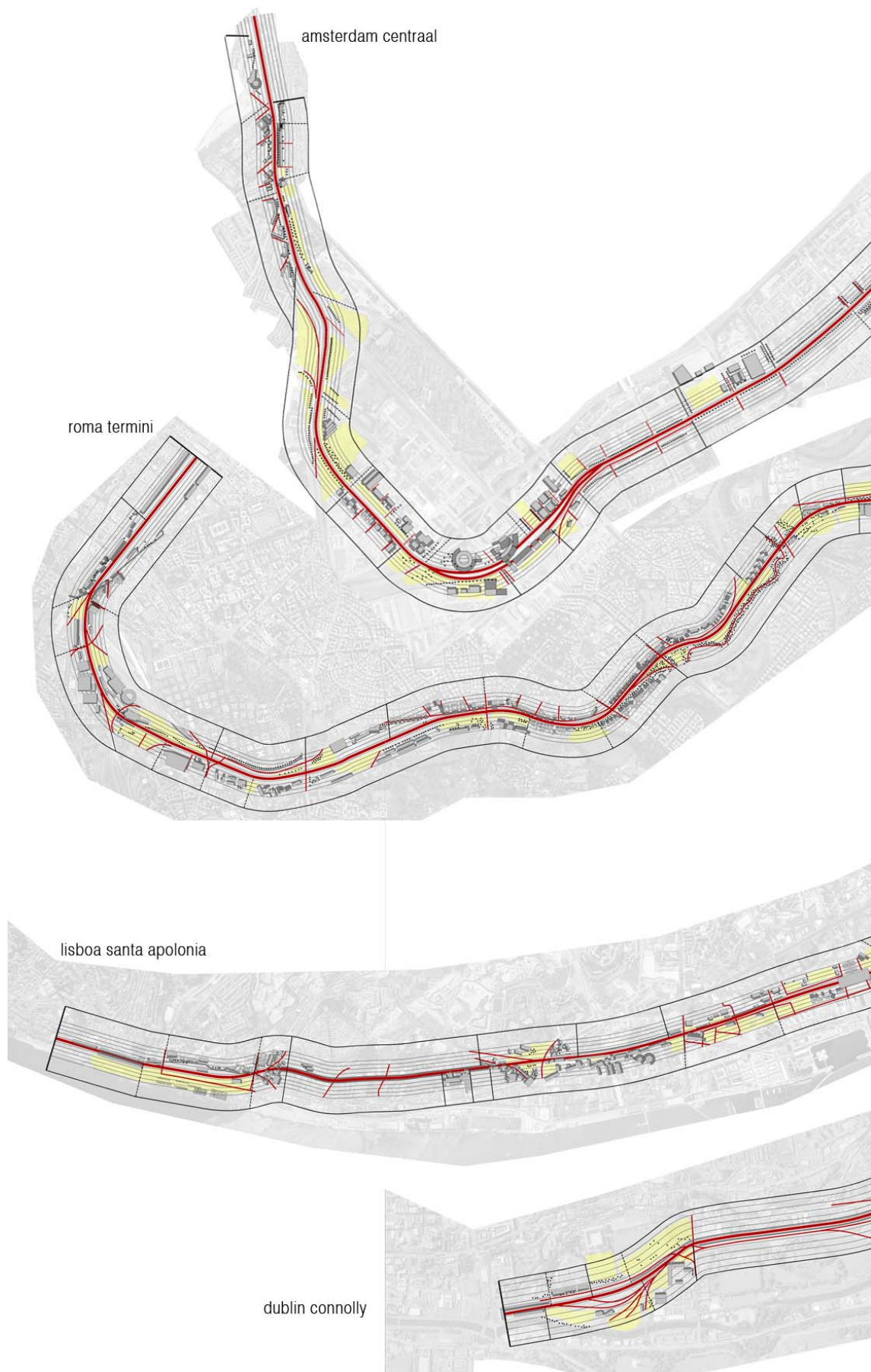
Attraverso la *carta delle melodie* si definiscono quelle che sono le modalità di aggregazione delle *materie* che compongono i diversi paesaggi urbani europei: all'interno di ciascuno dei *comparti* che, affiancandosi per *alterazione* o per *transizione*, danno vita ad una *melodia di paesaggio*, l'*intervallo* descrive la variazione fisica delle materie, mentre la loro *compressione* o *dilatazione* racconta la loro organizzazione temporale. Come nel *domino* e nel *puzzle*, così nel *comparto melodico* le *materie*, tessere e pezzi del gioco, assumono senso aggiunto grazie al loro valore relazionale; in un caso, come nel *domino*, di concatenazione e reiterazione, nell'altro, come nel *puzzle*, di assemblaggio e ricostruzione.

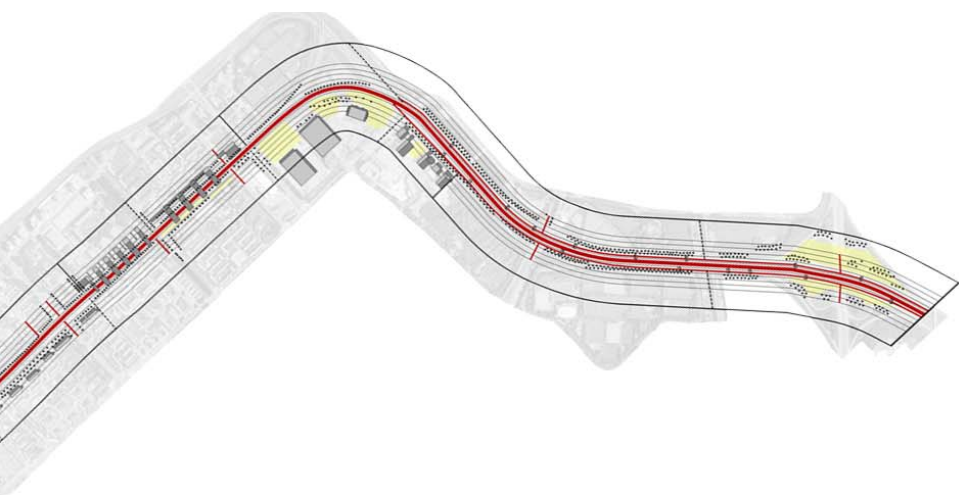
La prevalenza di *domino bidimensionali* e *tridimensionali* riscontrabile nella melodia urbana di Amsterdam, dove i *punti* e le *superfici* contribuiscono assieme alla costituzione di un ritmo comune e le linee segnano, perlopiù, i punti di passaggio tra un comparto e un altro, determina una composizione complessiva, una *melodia di paesaggio*, che, in musica, definiremmo orecchiabile in quanto facilmente riconoscibile, basata sulla ripetizione.

All'inverso, a Roma le *linee*, i *punti* e le *superfici* seguono ritmi differenti, che si sovrappongono a creare un'armonia complessa, in una sequenza di comparti *puzzle* in cui la variazione, determinata da queste sovrapposizioni e dalla differenza dimensionale delle superfici, diventa l'elemento caratterizzante dell'intera melodia urbana.

Le melodie di Dublino e Lisbona, accomunate dal ritmo sincopato che deriva dalla presenza di tratti interrati, si distinguono poi per il ruolo differente assunto dai *punti* - quasi del tutto assenti a Lisbona e determinanti invece nella costituzione dei comparti melodici irlandesi - e dalle *linee* che, mentre a Dublino sono esclusivamente un elemento di misura trasversale del percorso, a Lisbona assumono importanza decisiva arrivando, in alcuni tratti finali, ad essere *materia* unica di un intero *comparto melodico*.

In entrambe i casi, comunque, la presenza pressoché paritetica di *comparti domino* e *comparti puzzle* racconta due paesaggi in cui la complessità che li caratterizza deriva non tanto dalle variazioni alla scala minore delle *materie* come nel caso romano, quanto da quelle a scala maggiore dell'alternanza continua e spesso asimmetrica rispetto ai fronti ferroviari, tra *comparti* regolari in cui prevale la ripetizione - *comparti domino* appunto - e *comparti* in cui, all'opposto, le *materie* si compongono per sovrapposizione di ritmi differenti, creando un'armonia complessa di assemblaggio che li rende definibili come *puzzle*.

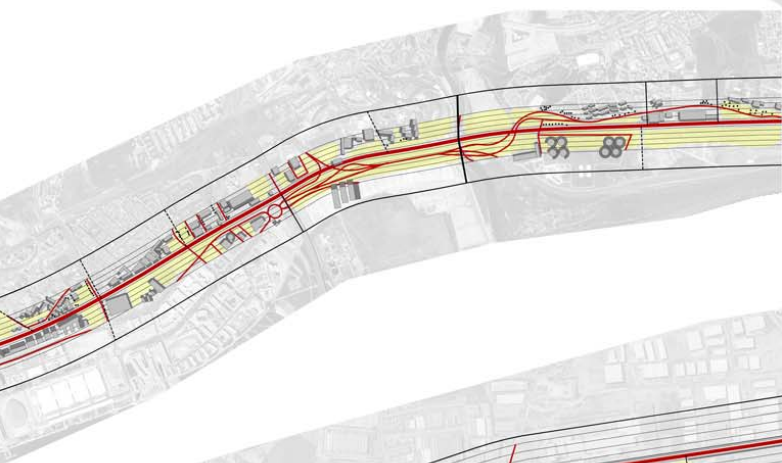




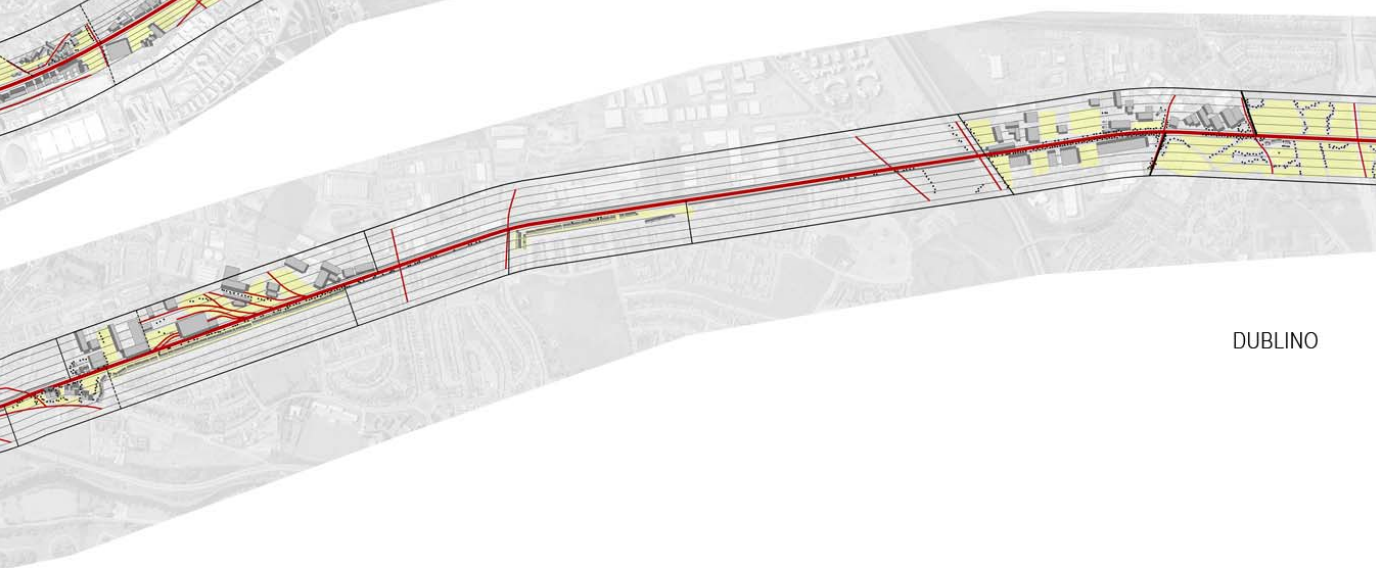
AMSTERDAM



ROMA



LISBONA



DUBLINO

MELODIE DI PAESAGGIO A CONFRONTO

GLOSSARI

glossario generale

PAESAGGIO (geografico):

Complessa combinazione di oggetti e fenomeni legati tra loro da mutui rapporti funzionali (oltre che da posizione) si da costituire un'unità organica

(A. Sestini 1963)

PAESAGGIO (estetico):

Unità di natura e cultura. Spazio stesso che si costituisce ad oggetto di esperienza e a soggetto di giudizio.

(R. Assunto 1973)

PAESAGGIO (ecologico):

l'insieme eterogeneo di tutti gli elementi, i processi e le interrelazioni che costituiscono l'ecosfera, considerato nella sua struttura (...) ecologico-sistemica, che lo definisce come un aggregato superiore di ecosistemi, naturali e antropici; dinamica, che lo identifica con un processo evolutivo

(V. Romani 1994)

PAESAGGIO :

1. *l'aspetto di un luogo, di un territorio quale appare quando lo si abbraccia con lo sguardo*
2. *(geogr) particolare conformazione di un territorio che risulta dall'insieme degli aspetti fisici, biologici e antropici.*

(Grande Dizionario di Italiano Garzanti)

TERRITORIO :

1. *porzione di terreno di notevole estensione: un territorio montuoso, pianeggiante*
2. *zona costituente un'unità giurisdizionale e amministrativa: territorio nazionale, regionale, comunale*
3. *in etologia, area che un individuo o un gruppo animale difende dall'ingresso di individui estranei appartenenti alla stessa specie / in ecologia, ambiente: i problemi del territorio*
4. *nel baseball, campo di gioco.*

(Grande Dizionario di Italiano Garzanti)

TERRITORIO :

il territorio ha significato quasi esclusivamente spaziale e valore più estensivo-quantitativo che intensivo-qualitativo. (...) Esso è infatti un'estensione della superficie terrestre, che può essere delimitata secondo divisioni geofisiche, differenze linguistiche, delimitazioni politico-amministrative

(R. Assunto 1980)

AMBIENTE :

- 1 *il luogo, lo spazio fisico, le condizioni biologiche in cui un organismo (uomo, animale, pianta) si trova, vive :*
2. *(estens.) l'insieme delle condizioni sociali, culturali, morali in cui una persona vive; le persone che si frequentano, con le quali si è a contatto.*

(Grande Dizionario di Italiano Garzanti)

AMBIENTE :

L'ambiente ha due significati prevalenti: uno biologico (...) e uno storico-culturale. Il concetto di ambiente include in sé quello di territorio (...) essendo l'ambiente il territorio qualificato biologicamente, storicamente e culturalmente. Nell'ambiente c'è il territorio con in più la vita, la storia e la cultura.

(R. Assunto 1980)

SINTASSI DI PAESAGGIO:

il complesso delle relazioni significative o funzionali che si stabiliscono tra alcuni degli elementi che compongono il paesaggio stesso, e quindi ciascuna di esse sarà caratterizzata dai suoi propri elementi di analisi, ma allo stesso tempo in ognuna ci saranno punti di contatto ed ibridazione con le altre

AMBITI LINEARI DI PAESAGGIO:

tratti sequenziali di sezioni ferroviarie che, seppur variando nel loro spessore e nella loro organizzazione, possono essere intesi come unità molteplici - ambiti, appunto - perché è stata riconosciuta la loro appartenenza ad una medesima melodia di paesaggio

glossario 1: melodie di paesaggio

PAESAGGIO:

Successione di melodie di paesaggio che raccontano l'organizzazione delle materie nello spazio

CONFINE:

Punto di variazione tra una melodia di paesaggio e l'altra

MELODIA DI PAESAGGIO:

Successione di alternanze tra comparti melodici e punti di transizione o alterazione avente senso compiuto

MATERIA:

Elemento di costituzione del paesaggio, monema della sintassi delle melodie di paesaggio

COMPARTO MELODICO:

Successione di materie organizzate ritmicamente avente senso compiuto

PUNTO:

Materia puntiforme

LINEA:

Materia lineare

SUPERFICIE:

Materia superficiale

INTERVALLO:

Variazione di materia

COMPRESSIONE:

Variazione di ritmo che comporta una sequenza più serrata delle materie

DILATAZIONE:

Variazione di ritmo che comporta una sequenza meno serrata delle materie

TRANSIZIONE:

Passaggio da un comparto melodico all'altro in cui si possano individuare variazioni sia di materia che di ritmo

ALTERAZIONE:

Passaggio da un comparto melodico all'altro in cui si possa individuare variazione di materia o di ritmo

RITMO:

Organizzazione temporale della successione di materie

glossario 2: racconti di vuoto

PAESAGGIO:

racconto in sequenza dei criteri di organizzazione e delle caratteristiche fisiche e funzionali dei vuoti

CONFINE:

punto in cui si assiste ad una variazione non progressiva ma improvvisa dell'organizzazione e delle caratteristiche dei vuoti

VUOTO (valore ritmico):

spazio indefinibile che è come l'accordo musicale di ogni cosa, l'intervallo giusto e la sua migliore risonanza

(M.Random 1988)

V. DI CONNESSIONE:

spazio connettivo tra più elementi dello stesso comparto melodico

V. DI MISURA:

comparto melodico a sè, elemento di misura del paesaggio

V. DI CONFINE:

spazio di passaggio tra due melodie di paesaggio differenti

VUOTO (descrizione):

spazio bidimensionale definito dai suoi perimetri tridimensionali

V. INTERSTIZIO:

spazio i cui perimetri tridimensionali assumono più forza dello spazio stesso

V. CORTE:

spazio i cui perimetri tridimensionali sono evidenti almeno su tre lati e lo spazio che generano ha forma regolare e un rapporto più vicino all'eguaglianza tra le sue due dimensioni

V. PROSPETTIVA:

spazio i cui perimetri tridimensionali lasciano un lato aperto o comunque generano uno spazio con una dimensione prevalente

V. FRONTE:

spazio in cui la dimensione frontale è prevalente, ed esso risulta unificatore degli elementi che vi si affacciano

V. INFRASPAZIO:

spazio che deriva le sue caratteristiche dimensionali non tanto dai perimetri tridimensionali quanto dalle infrastrutture che ne segnano i confini

OGGETTI NEL VUOTO:

spazio che supera dimensionalmente i suoi confini e che sembra piuttosto avvolgere uno o più elementi tridimensionali che vi sono inseriti

VUOTO (esperienza):

*spazio esperito, sperimentato e
trasformato dall'uomo*

V. PROGETTATO:

*spazio che non solo ha assunto una
funzione ben precisa, ma è stato
anche trasformato, progettato per
assolverla*

V. OCCUPATO:

*spazio in cui la funzione che ha
assunto è testimoniata dalla
presenza di oggetti e strutture
temporanee, precarie e effimere*

V. MORFOLOGICO:

*spazio la cui bidimensionalità è
messa in crisi da movimenti della
superficie che lo trasformano, in un
certo senso, in un oggetto
tridimensionale, incidendo così sulle
possibilità di fruizione*

BIBLIOGRAFIA

definire il paesaggio

- F. STARACE, *L'illusione del paesaggio. Note sulla storia dell'idea di paesaggio*, Napoli 1969
- J.A. JELLCOE, *L'architettura del paesaggio*, Milano 1969
- G. ROUGERIE, *Géographie des paysages*, Paris 1969
- AA. VV., *Architettura del paesaggio*. Atti del convegno di Bagni di Lucca, Firenze, La Nuova Italia 1973
- R. ASSUNTO, *Il paesaggio e l'estetica*, Napoli, Giannini 1973
- E. TURRI, *Antropologia del paesaggio*, Milano Comunità 1974
- K. CLARCK, *Il paesaggio dell'arte*, Milano, Garzanti 1976 (1985 ed. ital.)
- A. ROGER, *Nus et Paysages. Essai sur la fonction de l'art*, Paris 1978
- C. NORBERT SCHULTZ, *Genius Loci. Paesaggio, ambiente, architettura*, Milano, Electa 1979
- R. ASSUNTO, *Paesaggio, ambiente, territorio: un tentativo di precisazione concettuale* in: *Rassegna di Architettura e Urbanistica* n° 47-48, 1980
- AA. VV., *Paesaggio: immagine e realtà*, Milano 1981
- A. BERQUE (a cura di), *Cinq propositions pour une théorie du paysage*, Champ Vallon 1982
- B. SADLER, A. CARLSON (a cura di), *Environmental Aesthetics. Theory, Research and Applications*, Victoria, University of Victoria Press, 1982
- Y. ASHISHARA, *The aesthetic townscape*, Cambridge, Mass. 1983
- R.T. FORMAN, M. GODRON, *Landscape ecology*, New York, Wiley 1986
- A. CAUQUELIN, *L'invention du paysage*, Paris 1989
- D. COSGROVE, *Realtà sociali e paesaggio simbolico*, Milano Unicopli 1990
- E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Milano, Longanesi 1990
- S. ZUKIN, *Landscape of power*, Berkeley, University of California Press 1991
- S.C. BOURASSA, *The aesthetics of landscape*, London 1991
- J. RITTER, *Paesaggio. Uomo e natura nell'età moderna*, Milano, Guerini 1994
- F. GUERY, *Mort du paysage? Philosophie et esthétique du paysage*, Champ Vallon 1994
- A. ROGER (a cura di), *La théorie du paysage en France*, Seyssel 1995
- F. BEGUIN, *Le paysage*, Paris, Flammarion 1995
- A. BERQUE, *Les raisons du paysage*, Paris 1995
- C. MUSCARÀ (a cura di), *Piani, parchi, paesaggi*, Roma-Bari, Laterza 1995
- B. ZEVI, *Paesaggi e città*, Roma 1995
- E. TURRI, *Il paesaggio come teatro*, Venezia, Marsilio 1998
- L. ALTARELLI, *Paesaggi dell'architettura*, Roma, Gangemi 1998
- A. ROGER, *Court traité du paysage*, Paris, Gallimard 1997
- P. GREGORY, *La dimensione paesaggistica dell'architettura nel progetto contemporaneo*, Roma, Laterza 1998
- G. BERTONE, *Lo sguardo escluso. L'idea di paesaggio nella letteratura occidentale*, Novara, Interlinea 1999
- S. BELL, *Landscape. Pattern, perception and process*, London, E&FN Spon 1999

- M. VENTURI FERRAILOLO, *Estetica del paesaggio*, Milano, Guerini 1999
- C. BRANDI, *Il patrimonio insidiato. Scritti sulla tutela e il restauro del paesaggio e dell'arte*, Roma, Editori Riuniti 2001
- R. MILANI (a cura di), *L'arte del paesaggio*, Bologna, Il Mulino 2001
- P. D'ANGELO, *Estetica della natura. Bellezza naturale, paesaggio, arte ambientale*, Roma-Bari, Laterza 2001
- V. INGEGNOLI, S. PIGNATTI, *L'ecologia del paesaggio in Italia*, Milano, CittàStudiEdizioni 2001
- A. ROGER, *Morte del paesaggio* in *Lotus Navigator* n°5, maggio 2002
- E. TURRI, *Il paesaggio e il silenzio*, Venezia, Marsilio 2004
- B. QUILLET, *Le paysage retrouvé*, Paris 1991
- L. MONDADA, F. PANESE, O. SODERSTROM (a cura di), *Paysage et crise de la lisibilité*, Università di Losanna 1992
- B. SECCHI, *Le trasformazioni dell'habitat umano*, in: *Casabella* n.600, Milano 1993
- CNR-TCI, *Atlante tematico d'Italia*, Milano 1993
- M. AUGÉ, *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera 1993
- V. ROMANI, *Il paesaggio: teoria e pianificazione*, Milano, F. Angeli 1994
- I. DE SOLÀ-MORALES, *Urbanité Intersticielle*, in: *Inter Art Actuel*, 61, Quebec 1995
- R. KOOLHAAS, *The generic city*, in *S M L XL*, 010 Publishers, Rotterdam 1995
- M. ZARDINI, *Paesaggi ibridi*, Milano, Skira 1996
- A. CLEMENTI, G. DEMATTEIS, P.C. PALERMO, *Le forme del territorio italiano*, Bari, Laterza 1996
- J. LEVY, *Europe. Une géographie*, Hachette Livre, Paris 1997
- LANDSCAPE INSTITUTE, *Guidelines for landscape and visual impact assessment*, Edinburgh, Longman 1997
- G. BASILICO, S. BOERI, *Sezioni del paesaggio italiano*, Udine, Art& 1997
- P. DESIDERI, *La città di latta*, Genova, Costa & Nolan 1997
- P. DESIDERI, M. ILARDI, *Attraversamenti: i nuovi territori dello spazio pubblico*, Genova, Costa & Nolan 1997
- R. GAMBINO, *Conservare, innovare: paesaggio, ambiente, territorio*, Torino, Utet 1997
- J.F. CHEVRIER, C. DAVID, *Documenta X: The book*, Cantz, Ostfildern, 1997
- AA.VV., *European 4, risultati europei*, Paris European 1997
- il (nuovo) paesaggio europeo**
- E. SERENI, *Storia del paesaggio agrario in Italia*, Bari, Laterza 1956
- V. GREGOTTI, *Il territorio dell'architettura*, Milano 1966
- G. FERRARA, *L'architettura del paesaggio italiano*, Padova 1968
- P. SERENO, *Il paesaggio*, Roma, La Nuova Italia 1983
- S. BOERI, *Le strutture del paesaggio*, in *Urbanistica* n.82, 1985
- G. DESCOMBES, *Il territorio transitivo*, Roma, Gangemi 1988
- L. GHIRRI, *Paesaggio italiano*, Milano, Electa 1989
- B. LASSUS, *Les continuités du paysage*, in: *Urbanisme* n.250 1991
- Casabella* n.575-576, *Il disegno del paesaggio italiano* 1991

L. SCAZZOSI, *Politiche e culture del paesaggio. Esperienze internazionali a confronto*, Roma, Gangemi 1999

I. DE SOLA-MORALES, *Differences*, Boston, MIT 1999

P. VIGANO, *La città elementare*, Milano, Skira 1999

P. CASTELNOVI (a cura di), *Il senso del paesaggio*, Torino, Ires 2000

AA.VV., *Il paesaggio italiano*, Milano, TCI 2000

H. IBELINGS (a cura di), *The artificial landscape*, Rotterdam, NAI Press 2000

H.U. OBRIST, B. VANDERLINDEN (a cura di), *Laboratorium*, Dumont, Antwerpen 2001

A. CORBOZ, *Le territoire comme palinseste et autre essais*, Les editions de l'imprimeur, Paris 2001

M.BB.AA.CULTURALI, *Conferenza Nazionale per il paesaggio*, Roma, Gangemi 2001

M.BB.AA.CULTURALI, *Convenzione Europea del Paesaggio*, Roma, M.BB.AA.Culturali 2001

M. SMETS, *Il nuovo paesaggio delle infrastrutture in Europa*, in *Lotus International* n. 110 2001

MINISTERO DELL'AMBIENTE, *Relazione sullo stato dell'ambiente*, Roma, Ministero Ambiente 2001

A.A.P., *Arquitectura popular em Portugal*, Lisboa 2001

R. KOOLHAAS, S. BOERI, S. KWINTER, N. TAZI, H. OBRIST, *Mutations*, Barcellona, Actar 2001

L. CARAVAGGI, *Paesaggi di paesaggi*, Roma, Meltemi 2002

Lotus Navigator n.5, *Fare l'ambiente*, Maggio 2002

S. BOERI CON MULTIPLICITY, *USE - Uncertain States of Europe*, Milano, Skira 2002

A. CLEMENTI (a cura di), *Interpretazioni di*

paesaggio, Roma, Meltemi 2002

A. ROCCA, *Natura Artificialis. Il progetto dell'ambiente e l'architettura del paesaggio*, Milano, CLUP 2003

G. DURBIANO E M. ROBIGLIO, *Paesaggio e architettura nell'Italia contemporanea*, Roma, Donzelli Editore 2003

M. RICCI, *Rischiopaesaggio*, Roma, Meltemi 2003

L. SCAZZOSI, *Leggere il paesaggio*, Roma, Gangemi 2004

A. LANZANI, V. FEDELI, *Il progetto di territorio e paesaggio*, Milano, Franco Angeli 2004

sperimentazione e rappresentazione del paesaggio

D. APPLEBYARD, K. LYNCH, J.R. MYER, *The view from the road*, Boston, MIT 1964

M. BANDINI, *L'estetico e il politico: Da Cobra all'Internazionale Situazionista*, Roma, Officina Ed. 1977

R. BARTHES, *La camera chiara*, Torino, Einaudi 1980

E. CARLI, *Il paesaggio. L'ambiente naturale nella rappresentazione artistica*, Milano, Mondadori 1981

J. BEARDSLEY, *Earthworks & beyond: contemporary art in the landscape*, Parigi 1984

L. STRASS, *Lo sguardo da lontano*, Torino, Einaudi 1984

S. BANN, *Arte nel paesaggio, scenari della Land Art contemporanea*, in: *Lotus* n.52, 1987

M.C. ZERBI, *Paesaggi della geografia*, Torino 1993

Architettura & Natura, catalogo della mostra

omonima, Torino, Mole Antonelliana, aprile-luglio 1994

C.GARRAUD, *L'idée de nature dans l'art contemporain*, Paris, Flammarion 1994

M.V.FERRAILOLO, *J.Ritter e la teoria del cosmo come fondamento del paesaggio* in: J.RICHTER, *Paesaggio. Uomo e natura nell'era moderna*, Milano, Guerini 1994

AA.VV., *Robert Smithson - Le paysage entropique*, Marsiglia 1994

G.TIBERGHIEU, *Land Art*, Paris, Edition Carré 1995

L.ANDREOTTI, X.COSTA, *Theory of the Dérive and other Situationist Writings on the City*, Macba/Actar 1996

V.FAGONE, *Art in Nature*, Milano Mazzotta 1996

G.BASILICO, S.BOERI, *Sezioni del paesaggio italiano*, Udine, Art& 1997

R.ZORZI, *Il paesaggio. dalla percezione alla rappresentazione*, Venezia, Marsilio 1998

R.KRAUSS, *Passaggi. Storia della scultura da Rodin alla Land Art*, trad. it., Milano, Mondadori 1998

E.TURRI, *Il paesaggio come teatro*, Venezia, Marsilio 1998

B.WALLIS, *Land and Environmental Art*, London, Phaidon 1998

R.M.RILKE, *Worpswede. I postimpressionisti tedeschi e la pittura di paesaggio*, Milano Gallone 1998

S.BOERI, *Atlanti eclettici*, in: *Daidalos* n.69/70, gennaio 1999

A.JAPPE, *Guy Debord*, Roma, Manifestolibri 1999

G.MARELLI, *L'ultima Internazionale*, Torino, Bollati Boringhieri 2000

F.CARERI, *Walkscapes*, Barcellona, Gustavo Gill, 2001

A.CLEMENTI (a cura di), *Interpretazioni di*

paesaggio, Roma, Meltemi 2002

M.PERNIOLA, *I situazionisti: il movimento che ha profetizzato la "società dello spettacolo"*, Roma, Castelvecchi 2005

il viaggio e il treno

A.SORYA Y MATA, *La ciudad lineal*, 1882; trad.italiana, *La città lineare*, Milano, Il Saggiatore 1968

F.T.MARINETTI, *Teoria e invenzione futurista*, a cura di L.De Maria, Milano 1983

I.CALVINO, *Il viandante nella mappa* in: *Collezione di sabbia*, Milano, Palomar/Mondadori, 1984

L.STRASS, *Lo sguardo da lontano*, Torino, Einaudi 1984

I.CERDÀ, *Teoria general de la Urbanizaciòn, 1867*; trad.italiana, *Teoria generale dell'urbanizzazione*, Milano, Jaca Book 1984

W.SCHIVELBUSCH, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino 1988

T.GARNIER, *Una città industriale, 1932*; trad.italiana, *Una città industriale*, Milano, Jaca Book 1990

R.BYRON, *The road to Oxiana*, London, Macmillan & Co, trad.it. *La via per l'Oxiana*, Adelphi, Milano 1993

R.SCANAROTTI, *Treno e cinema, percorsi paralleli*, Genova, Le Mani, 1997

M.AUGÉ, *Da viaggiatore a passeggero*, in: *Ottagono* 132, 1999

M.BIRAGHI, *Il genio del viaggio*, in: Casabella n. 695-696, 1999

M.AUGÉ, *Non luoghi. Introduzione ad una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 2002

R.CESERANI, *Treni di carta. L'immaginario in*

ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna, Torino, Bollati Boringhieri, 2002

G. CREPALDI, *In treno tra arte e letteratura*, Milano, Electa Mondadori, 2003

Lotus Navigator n.7, *il paesaggio delle freeway*, Milano Gennaio 2003

C. GASPARRINI, *Passeggeri e viaggiatori*, Roma, Meltemi 2003

E. TURRI, *Il paesaggio e il silenzio*, Venezia, Marsilio, 2004

AA.VV., *The metapolis dictionary of advanced architecture*, Barcellona, Actar 2003

F.ESPUELAS, *Il vuoto. Riflessioni sullo spazio in architettura*, Milano, Marinotti Edizioni 2004

A. BARZHL., *Light Art: Targetti Light Art Collection*, Milano, Skira 2005

P.BARBIERI (a cura di), *Infraspazi*, Roma, Meltemi 2006

i paesaggi europei interpretati attraverso i vuoti e il ritmo

W. KANDINSKI, *Tutti gli scritti*, Milano, Feltrinelli 1973

C. ROWE, F. KOETTER, *Collage City*, trad. Milano, Il Saggiatore 1978

M. RANDOM, *Giappone, la strategia dell'invisibile*, Genova, ECIG 1988

AA.VV., *Deconstruction*, London, Academy Editions 1989

R. KOOLHAAS, *The generic city*, in *S M L XL*, 010 Publishers, Rotterdam 1995

I. DE SOLA MORALES, *terrains vagues*, in: *Quaderns* 212, 1996

G. BASILICO, S. BOERI, *Sezioni del paesaggio italiano*, Udine, Art& 1997

P. AMPHOUX, *Domino, frammento e puzzle tre figure dell'architettura contemporanea*, in: AA.VV., *European 4, risultati europei*, Paris European 1997

A. ISOZAKI, *Ma, Japanese time-space*, in *The Japan Architect*, 1902

AA.VV., *Lo spazio della musica*, Milano, Skira 1999

P. VIGANÒ, *La città elementare*, Milano, Skira